

INSTRUÇÃO

NÃO CLASSIFICADO

INSTRUÇÃO

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL

INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL GENERAL
2005/ 2006**

EMD N.º 1 – ESTUDO DE MÉDIA DURAÇÃO

GLOBALIZAÇÃO E AS ÁREAS ECONÓMICAS DE INTERESSE NACIONAL A CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL PERSPECTIVAS E CONSEQUÊNCIAS



CMG EMQ Manuel Vitorino Nunes Teixeira

18ABR2006

INSTRUÇÃO

NÃO CLASSIFICADO

INSTRUÇÃO

RESUMO

É usual dizer-se que hoje vivemos num “mundo globalizado”, mais em jeito de desculpabilização para os factos que dia-a-dia nos surpreendem, que em termos de consciência do verdadeiro significado do termo.

Os portugueses, que foram dos povos que mais contribuíram para “dar corpo” à globalização, foram, eles próprios, apanhados desprevenidos pela sua voragem.

Progressivamente, a globalização foi trespassando todas as áreas da nossa economia, do nosso tecido empresarial e das nossas “jóias da coroa”, comumente chamados “produtos tradicionais portugueses”. Os nossos empresários, perplexos, numa primeira fase, acabaram por apanhar a sua “boleia” e rumar a outras paragens.

Foi já em pleno século XXI que os Programas de Governo começaram a referir medidas concretas para combater os efeitos da globalização, traduzidos no fecho de inúmeras fábricas, no aumento do desemprego e na perda de quotas de mercado para os nossos produtos tradicionais.

Este trabalho pretende identificar e tipificar a globalização, visitar as áreas económicas de interesse nacional e seguir as pistas das indústrias da construção e reparação naval no seu percurso pelo mundo globalizado, identificando até que ponto Portugal possui nichos de excelência, que devido à sua especificidade, nível de experiência e enquadramento próprio, possam ser explorados com sucesso, sem esquecer os interesses da Marinha, numa fase em que iniciou a renovação dos seus meios navais.

ACRÓNIMOS E ABREVIATURAS

A abordagem de uma temática tão específica e num contexto tão diversificado, obriga necessariamente ao esclarecimento prévio de determinados acrónimos, abreviaturas e títulos.

AFRAMAX	Navio tanque com capacidade entre as 75.000 e as 120.000 dwt, utilizado para curtas e médias distâncias.
ANAVE	Asociación de N averos E spanoles
CGT	C ompensated G ross T onnage – é o volume interno de um navio (GT) compensado / ajustado por um factor que pretende traduzir o volume de trabalho que envolveu a construção desse navio comparativamente com outros tipos e dimensões de navios.
CORINDE	C omissão de R eestruturação da I ndústria de D efesa
CPLP	C omunidade de P aíses de L íngua P ortuguesa
CRACID	C omissão de R eestruturação das A ctividades I ndustriais de D efesa
DGAM	D irecção G eral da A utoridade M arítima
DPP	D epartamento de P rospectiva e P laneamento da D irecção-Geral do Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional
DWT	D ead W eight T onnage - É a diferença entre o LWT (deslocamento leve) e o peso / deslocamento do navio completamente carregado (deslocamento carregado), incluindo guarnição, passageiros, víveres, lastro líquido, carga, óleos e lubrificantes e aguada.
EMPORDEF	E mpresa P ortuguesa de D efesa
ENVC	E staleiros N avais de V iana do C astelo, conhecidos internacionalmente por VIANAYARD
FAO	F ood and A griculture O rganization of the United Nations, equivalente a: Organização das Nações Unidas para a Alimentação e Agricultura

GDP	Gross Domestic Product – o mesmo que PIB.
GRT	Gross Register Tonnage (é o mesmo que RT).
GT	Gross Tonnage – Tonelada de Arqueação Bruta: medida cúbica da capacidade interna de um navio ou barça, com excepção dos espaços habitacionais, sobressalentes, combustíveis e tripulação, divididos por 100. Assim, 100 pés cúbicos equivalem a uma tonelada bruta. O valor é expresso em toneladas Morson.
ICEP	ICEP Portugal – Instituto das Empresas para os Mercados Externos (ex-Instituto de Comércio Externo de Portugal)
IFOP	Instrumento Financeiro de Orientação para a Pesca
IMO	International Maritime Organization, equivalente a Organização Marítima Internacional
IPIMAR	Instituto de Investigação das Pescas e do Mar
IPTM	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos
LeaderSHIP 2015	Iniciativa lançada em 2002 por um conjunto de estaleiros europeus integrados na CESA – Community of European Shipyards Associations, visando a competitividade a prazo da indústria naval europeia e que foi designada por LeaderSHIP 2015.
LPG	Liquefied Petroleum Gas
LNG	Liquefied Natural Gas
LPM	Lei da Programação Militar
LWT	Light Weight Tonnage – Deslocamento Leve: “peso ou deslocamento” do navio incluindo todo o equipamento necessário à sua operação, mas sem combustível, lubrificantes, guarnição, carga e víveres.
MARE	Programa para o desenvolvimento sustentável do sector da pesca
MEGACARRIERS	Empresas de grande dimensão ligadas ao transporte por contentores e dispo de frotas superiores a 100 navios
MEKO	É um acrónimo para “Multi-Purpose Combination”. Classe de navios de guerra desenvolvidos pelo estaleiro alemão Blohm+Voss

NAVPOL	Navio Polivalente Logístico
NRT	Net Register Tonnage – é a componente RT utilizada para gerar proventos para o armador. Todos os espaços “não rentáveis” são deduzidos da RT.
PANAMAX	Navio com dimensões que permitem a passagem pelo Canal de Panamá. A capacidade de carga do navio varia entre os 70.000 e os 80.000 dwt
PIB	Produto Interno Bruto.
PIDDAC	Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central
PME's	Pequenas e Médias Empresas
PRAN	Programa Relativo à Aquisição de Navios para a Marinha
PRFV	Plástico Reforçado a Fibra de Vidro
RO/RO	Roll-on Roll-off – Navio ou Ferry com acessos que permitem a entrada e a saída de veículos pelos seus próprios meios. Poderá estar equipado com aberturas à popa, proa ou laterais e sistema de elevação para acesso aos diversos pisos.
RT	Registered Tonnage – é a capacidade interna total de um navio expressa em toneladas, correspondendo cada tonelada a 100 pés cúbicos ou 2,83 m ³ (1 m ³ = 35,31 pés cúbicos).
SHIPPING	Diz-se do transporte de mercadorias por via marítima. Estabelece as estipulações legais que compreendem a intervenção do transporte marítimo, seus regulamentos, domínios e emprego, bem como os direitos e obrigações a eles ligados ou daí emergentes.
SUEZMAX	Navio tanque com dimensões que permitem a passagem pelo Canal de Suez. A capacidade de carga varia entre 150 mil e 200 mil dwt e o calado não deve ultrapassar os 16 metros (53 ft).
TEU	Twenty-Foot Equivalent Unit. É uma medida de capacidade de carga contentorizada igual a um contentor standard de 20 ft (length) × 8 ft (width) × 8.5 ft (height) container. Em unidades métricas corresponde a um contentor com 6.10 m (length) × 2.44 m (width) × 2.59 m (height), ou aproximadamente 39 m ³ .

TPM

Toneladas de **P**eso **M**orto – o mesmo que DWT. Utilizado em Espanha.

TRANSHIPMENT

Operação de transferência de carga, em trânsito, de um navio para outro, e com estadia intermédia no cais, por forma a chegar ao seu destino

ULCC

Ultra **L**arge **C**rude **C**arrier – navio tanque com dwt > 500.000 tons

VLCC

Very **L**arge **C**rude **C**arrier – navio tanque com dwt situado entre as 100.000 e as 500.000 tons

WEU

Western **E**uropean **U**nion

WTO

World **T**rade **O**rganization, equivalente a: Organização Mundial de Comércio

ZEE

Zona **E**conómica **E**xclusiva

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	1
2. A GLOBALIZAÇÃO	2
2.1. A origem da globalização	3
2.2. Globalização e conjuntura internacional	4
3. A GLOBALIZAÇÃO E AS ÁREAS ECONÓMICAS ESTRATÉGICAS DE INTERESSE NACIONAL	6
3.1. O interesse Nacional	6
3.2. O mar como área económica de interesse nacional	7
3.3. Os Programas de Governo	8
4. O COMÉRCIO MUNDIAL E O TRANSPORTE MARÍTIMO	9
4.1. O Comércio Mundial	9
4.2. O Transporte Marítimo	12
5. A PESCA	15
6. A FROTA MERCANTE MUNDIAL	17
6.1. A frota mercante portuguesa	18
6.2. A frota de pesca europeia e portuguesa	20
7. A CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL	22
7.1. A construção naval – caracterização	22
7.2. O Cenário mundial da construção naval civil	24
7.3. A construção naval civil na União Europeia	26
7.4. A construção naval militar	29
7.5. O Offshore	32
7.6. A reparação naval civil	33
7.7. A construção e a reparação naval em Portugal	34
8. CONCLUSÕES	36

Sinto-me deveras optimista quanto ao futuro do pessimismo

Jean Rostand¹

1. INTRODUÇÃO

A estratégia a adoptar pelo governo ou pelos agentes económicos no que concerne à construção e reparação naval instaladas em Portugal, tem sido amplamente debatida, quer dentro quer fora da esfera governamental, mais pela tradição que esta indústria tem tido para Portugal, um país virado para o mar, que propriamente pela importância que este sector tem actualmente para a empregabilidade de elevado número de mão de obra com baixa qualificação. São exemplo das abordagens efectuadas a esta área tecnológica os seguintes trabalhos:

- Portugal e a globalização – Perspectivas no Espaço do Continente²
- LeaderSHIP 2015 – Definição do futuro do sector europeu da construção e da reparação naval – Competitividade através da excelência³
- Economic Impact of Maritime Industries in Europe⁴
- Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos⁵
- O MAR Um Oceano de Oportunidades para Portugal⁶

Antes de tentar encontrar soluções para a crise que este sector atravessa, importa sim, conhecer a sua deriva como resultado da 3.ª fase da globalização, e em paralelo, confrontá-lo com as áreas de mercado que lhes estão associadas. Referimo-nos em particular, ao transporte marítimo (shipping), ao comércio mundial, ao mercado do aço, fundamental na construção e na reparação naval, à pesca, aos cruzeiros, ao transporte de passageiros e à indústria do off-shore.

¹ - Biólogo e escritor francês nascido em Paris em OUT 1894 e falecido em Ville-d'Avray em SET 1977

² Cadernos de Economia – José Félix Ribeiro (economista)

³ Relatório do Grupo Consultivo LeaderSHIP 2015 criado pelo Presidente da Comissão Europeia em 2002 e composto por destacadas personalidades na área – desde empresas a associações industriais e sindicatos -, sete comissários europeus com responsabilidades ligadas à construção naval e dois deputados do Parlamento Europeu

⁴ Estudo encomendado pela Comissão Europeia (Enterprise Directorate-General) à Policy Research Corporation N.V.

⁵ Criada pela Resolução do Conselho de Ministros nº 81/2003, de 17 de Junho

⁶ Vieira Matias – Cadernos Navais Nº 13 – Abril – Junho 2005

Importa ainda abordar a questão da construção e reparação naval militar, que normalmente tem agregada uma grande tradição nacionalista, e onde desponta já há alguns anos a Alemanha como principal país exportador de submarinos convencionais, depois do êxito que foram as Fragatas MEKO nas suas diversas versões.

Assim, propomos neste breve estudo, a seguinte sequência temática:

- Caracterizar a globalização e as áreas económicas de interesse estratégico nacional, reflectidas nos programas de governo;
- Abordar a evolução do comércio mundial baseado no transporte marítimo;
- Analisar a indústria de pesca em termos mundiais e nacionais.
- Inventariar e tipificar a frota mercante nacional de comércio, analisando as suas tendências de crescimento e de diversificação;
- Passar em revista a construção e reparação naval civil e militar;
- Caracterizar os principais estaleiros portugueses de construção e reparação naval civil e militar;
- Tirar algumas conclusões;

2. A GLOBALIZAÇÃO

Não existe uma definição universal para este termo. A globalização foi para as gerações que nos precederam uma tomada de consciência da “pequena dimensão do mundo”, resultando da interacção dos seus agentes, sejam eles económicos, culturais, tecnológicos e ambientais, enquanto para as gerações mais novas, essa “tomada de consciência” surge de forma natural e integrada no fenómeno cognitivo inerente à fase de aprendizagem dos jovens.

A globalização foi e será sempre através dos tempos o “horizonte visual” do homem para aquele instante, para aquela janela temporal, horizonte esse que é dado pelas tecnologias de informação e comunicação, sempre em permanente evolução. A globalização já ultrapassou as fronteiras do globo terrestre e caminha a passos largos para a era interplanetária. O início do

turismo espacial previsto arrancar em 2008⁷ é disso um exemplo bem marcante, a par da exploração científica operada nos planetas mais próximos.

O termo “globalização” tem sido culpabilizado e utilizado de forma abusiva para explicar outros fenómenos de dimensão planetária, e levado à descaracterização de outros conceitos, nomeadamente, o globalismo, universalismo, ecumenismo, multilateralismo, internacionalização e interdependência.

A título de exemplo e para não nos limitar-mos a uma interpretação pessoal da globalização, julgo ser útil uma breve passagem pelo pensamento político de duas entidades portuguesas da actualidade, uma o Dr. Jorge Sampaio, Presidente da República cessante, outra, o Dr. Durão Barroso, presidente da Comissão Europeia.

Assim, para o Dr. Jorge Sampaio, globalização é o *“conjunto de processos políticos, económicos, societários e culturais, cujo sentido geral se traduz numa redução acelerada das distancias que separam os indivíduos, os agentes sociais, os Estados e os grandes espaços regionais, criando novas formas de interacção estratégica, de interdependência económica e de interpenetração social e cultural”*⁸.

Já para o Dr. Durão Barroso, *“globalização é o processo através do qual, de modo crescente e cada vez mais rápido – a rapidez aqui conta -, se generalizam no plano internacional trocas com maior amplitude e com maior profundidade”*⁹.

No campo social e não político, Boaventura de Sousa Santos¹⁰ define globalização como *“o processo pelo qual determinada condição ou entidade local estende a sua influência a todo o globo e, ao fazê-lo, desenvolve a capacidade de designar como local outra condição social ou entidade rival”*.

2.1. A origem da globalização

Apesar de entendermos o fenómeno globalização como intemporal, na medida em que o mesmo é indissociável da evolução do homem, foi provavelmente a

⁷ - <http://www.virgingalactic.com/>

⁸ - O Interesse Nacional e a Globalização – Teixeira, Rodrigues, Nunes, pág 19

⁹ - O Interesse Nacional e a Globalização – Teixeira, Rodrigues, Nunes, pág 131

¹⁰ - Por uma concepção Multicultural de Direitos Humanos – Boaventura de Sousa Santos

escrita, como primeiro fenómeno “media”, que associada aos primórdios do período áureo da navegação e da cartografia, está tradicionalmente associada às origens da globalização. Tal entendimento é partilhado por vários pensadores, entre os quais ressalta o contributo dado por George Modelski numa palestra proferida na Academia de Marinha em 15 de Outubro de 1996¹¹, na sequência do seu livro “Seapower in global politics, 1494-1992”, de que é co-autor juntamente com William R. Thomson, e em que realça o papel de Portugal na evolução da política global, afirmando ainda, *“que o poder naval constitui o ponto em que assenta a primazia lusitana nos séculos XV e XVI, dando forma à futura evolução da globalização”*.

A mesma interpretação é dada por Luís Adão da Fonseca¹² - e cito – *“o início do processo de globalização pode ser associado à expansão marítima portuguesa se o perspectivarmos numa dialéctica de unificação/diversificação espacial, actuante em múltiplos níveis nem sempre coerentes entre si”*.

Outros autores preferem colocar o ponto de partida da globalização em épocas mais recuadas, ligando-o à expansão do Budismo na Ásia, à “rota da seda” ou à expansão do Islão.

Não deixa de ser interessante encontrar-mos o mar como elo de ligação entre o que se entende como início da globalização e o actual trabalho, centrado no futuro da reparação e da construção naval em Portugal.

2.2. Globalização e conjuntura internacional

Mais do que aprofundar este tema, é bom elencar a face visível da globalização no nosso dia a dia, e assim, identificar os factos que poderão ser imputados a este fenómeno ou que a ele estejam intimamente ligados. A sua caracterização poderá ser efectuada da seguinte forma:

- A padronização de produtos, através de uma estratégia unificada de marketing, destinada a uniformizar a sua imagem junto dos consumidores;
- A desvalorização das matérias-primas;
- O fim dos lobby sobre os governos. Se as condições num país deixam de ser atractivas, as empresas procuram outro que as ofereça;

¹¹ - Portuguese Seapower and the evolution of global politics

¹² - A primeira expansão portuguesa e a globalização: do poder naval à consciência da unidade do mundo
– Luís Adão da Fonseca

- O crescimento do sector financeiro e a sua autonomia relativamente aos bancos centrais e instituições oficiais;
- A manutenção dos subsídios à agricultura nos países ricos, inviabilizando o acesso dos países pobres aos seus mercados;
- o declínio do sistema capitalista e o início da ideologia neoliberal, onde pontificam as grandes corporações transnacionais, que são o verdadeiro motor da globalização. São empresas dotadas de um grau de liberdade inédito, com grande mobilidade de capital industrial, de terceirização e de operações de fusões e aquisições;
- O fim da capacidade negocial dos sindicatos, sem projectos alternativos que possam fazer face a esta nova espécie de ameaça “sem cara”;
- A tendência para concentrar nos países mais desenvolvidos as actividades mais ligadas ao desenvolvimento de novas tecnologias, à engenharia e à comercialização;
- A concentração da capacidade produtiva nos países menos desenvolvidos, mesmo que essa produção incorpore altos níveis de automação;
- A tendência em procurar países onde as exigências de protecção ao meio ambiente são mais débeis;
- A mecanização da agricultura, levando à necessidade de menos mão-de-obra e ao êxodo da mesma em direcção às grandes cidades;

O fenómeno da globalização, paradigma da vivência actual, ainda que aparentemente centrado no que se achou por bem designar por “nova economia”, apoiada no progresso explosivo dos sistemas e do acesso à informação, tem inevitáveis implicações nos comportamentos políticos e nas posturas estratégicas dos principais actores da cena internacional. O reflexo mais visível da globalização está patente nos fenómenos de transnacionalidade que atravessam as sociedades, conferindo uma transparência cada vez maior às fronteiras físicas dos Estados, dando lugar a um novo conceito de fronteira, que não é mais a isóbara do poder dos Estados. Neste cenário de mudança, não podemos esquecer as significativas e profundas alterações nos comportamentos individuais e da sociedade, com notórias mudanças dos valores que tradicionalmente pautavam aqueles comportamentos e a sua hierarquia, repercutindo-se numa sociedade civil mais afirmativa e exigente,

impondo aos governos e às instituições um novo tipo de atitudes¹³ e de relacionamento, mais responsável, mais participativo e mais transparente.

Foi através dos seus efeitos na economia e mais particularmente no desemprego, que a globalização passou a ser escarpada e analisada, na busca de um antídoto para os seus efeitos “supostamente” nefastos nos países que se sentiram afectados pela mesma, como que para desculpabilizar os erros de gestão. Enquanto “fenómeno”, foram os seus efeitos na economia e no desemprego que levaram os governos e os agentes económicos a um estado de alerta, enquanto se interrogavam sobre a deriva para a Leste e posteriormente para a Ásia, do tradicional investimento estrangeiro instalado em Portugal.

3. A GLOBALIZAÇÃO E AS ÁREAS ECONÓMICAS ESTRATÉGICAS DE INTERESSE NACIONAL

3.1. O interesse Nacional

O interesse nacional poderá ser definido como “*a resultante da integração e compatibilização dos desejos e preocupações dos indivíduos e dos grupos que constituem a comunidade nacional. É o fim geral e permanente pressuposto pela Nação¹⁴*”.

É um facto que a globalização veio alterar de forma definitiva alguns dos pilares do interesse nacional. O atraso com que o país reagiu aos efeitos causados pela globalização veio colocar algum “pressing” nas medidas conducentes à preparação dos portugueses para enfrentar este novo desafio, em que a componente formação, especialização e diferenciação estão na “linha da frente” das medidas que este governo e os futuros governos vão ter que enfrentar.

O interesse nacional está indubitavelmente ligado à envolvente histórica, geográfica e empresarial de Portugal. Nesta conformidade, poderemos identificar três ordens de factores de interesse nacional:

- A nossa envolvente geográfica: o mar, Espanha e a Europa;

¹³ - Refiro por exemplo os últimos acontecimentos em França (ABR06) na sequência da Lei que rege o Contrato do Primeiro Emprego.

¹⁴ - Elementos de Doutrina do ex-ISNG

- A nossa envolvente histórica: os países da CPLP;
- A nossa envolvente empresarial: ligada aos produtos tradicionais e às empresas que mais contribuem para a riqueza nacional e grandes empregadoras de mão-de-obra.

Embora o presente estudo possa interagir com as três ordens de factores de interesse nacional, vamos cingir-nos, por razões óbvias, ao mar e à identificação das áreas económicas de interesse nacional a ele ligadas.

3.2. O mar como área económica de interesse nacional

O mar interliga o território nacional, sendo fundamental para garantir a ligação do continente às Regiões Autónomas, nomeadamente, no que concerne ao transporte de mercadorias e abastecimentos vitais.

O mar, para além da língua e cultura, é um dos elementos comuns aos países da CPLP, nomeadamente, aos países onde existem grandes colónias de portugueses, sendo por vezes necessário garantir a sua segurança por esta via alternativa.

Que áreas poderão ser identificadas com potencial para nos projectar de novo para a linha da frente?

Portugal é um dos países com maior consumo de peixe no mundo, tendo os pescadores portugueses ultrapassado desde há muito as fronteiras do nosso mar para prover este alimento. A pesca e toda a indústria que a suporta, a investigação científica, a aquacultura, o repovoamento da nossa costa com recifes artificiais, a construção e reparação da frota pesqueira, entre outras, são ainda os pilares deste sector estratégico para os portugueses, para a indústria de conservas e para o turismo;

Embora ainda numa fase embrionária, face ao potencial que o mar representa, Portugal tem avançado com alguns projectos de interesse estratégico nacional, de que realço o mais importante, os estudos conducentes à extensão da nossa plataforma continental. A investigação científica ligada ao mar, se bem conduzida, poderá ser uma das grandes apostas do país.

O início da prospecção de gás no nosso offshore¹⁵ poderá vir a marcar a eventual entrada de Portugal no grupo dos produtores de petróleo e gás, arrastando um sem número de oportunidades que este tipo de exploração agrega;

A formação profissional nas áreas ligadas ao mar, onde Portugal já detém alguma experiência, e que poderá potenciar através da sua inclusão num pólo de excelência, virado não só para o país, mas para os países da CPLP;

A manutenção da soberania nacional e a fiscalização das nossas águas, que agora vê materializar-se um novo ciclo de renovação dos nossos meios navais, com particular realce para a construção de navios dedicados à missão específica da fiscalização da nossa ZEE e ao serviço SAR;

A criação do tão propalado “Hypercluster do mar”, de que o Prof. Ernâni Lopes tem sido o grande impulsionador¹⁶, que agregue de forma harmoniosa todo o know-how existente no país nas áreas ligadas ao mar, potencie a nossa capacidade, experiência e I&D, crie novas oportunidades e seja um dos principais “port-folios” de Portugal em termos europeus e mundiais.

3.3. Os Programas de Governo

De que formas têm os governos feito frente ao peso da globalização no nosso país e ao fecho diário de fábricas e sucursais de grandes empresas, que até há pouco tempos atrás eram atractivas para investidores estrangeiros?

Os governos são eleitos por um período de quatro anos. Tradicionalmente, os seus programas de investimento têm um horizonte temporal muito curto, com uma fase de implementação de dois a três anos após aprovação do seu programa de governo na Assembleia da República e uma fase de “operacionalização” no quarto ano, ano em que voltam verificar-se eleições. A ausência de um acordo de regime ou de

¹⁵ - Prevista para breve a assinatura de um acordo para prospecção de petróleo na costa do Algarve ao consórcio Repsol/RWE

¹⁶ - Ernâni Lopes, “Hypercluster do Mar”, Revista dos oficiais da Reserva Naval, Março 2005

acordos governamentais entre os dois maiores partidos portugueses, não tem permitido aos sucessivos governos investir no médio/longo prazo, para que o país inverta o rumo do curto prazo e das políticas de conveniência.

Numa leitura expedita dos programas de governo¹⁷ apresentados à AR ao longo dos últimos 15 anos, e que se resume no **Anexo E**, procurámos pelas referências à globalização e pelas medidas conducentes à sua atenuação, nas áreas da construção naval, pesca, marinha mercante e transporte marítimo.

De forma resumida, poderemos afirmar que só a partir do XV Governo Constitucional (Dr. Durão Barroso), é visível no programa de governo alguma preocupação com a globalização e a qualificação dos portugueses, não sendo referenciada qualquer iniciativa ligada à construção e reparação naval.

No XVI Governo Constitucional (Dr. Santana Lopes), é posta a ênfase na revitalização da indústria de construção e reparação naval, com particular realce para os ENVC, e na dinamização do transporte marítimo, através da criação do TMCD.

Só no XVI Governo Constitucional (Eng. José Sócrates) são listadas de forma clara as medidas conducentes a alterar o rumo dum país profundamente abalado pela globalização e são traçadas linhas de acção para o sector do mar, de que se realçam, a construção e reparação naval, os portos nacionais, a cabotagem, o armamento nacional e uma série de medidas pormenorizadas mais tarde no Plano Tecnológico e referidas no Anexo E.

4. O COMÉRCIO MUNDIAL E O TRANSPORTE MARÍTIMO

4.1. O Comércio Mundial

O comércio mundial é o grande impulsionador do transporte marítimo e um dos motores da construção e da reparação naval. O facto das grandes economias emergentes se situarem no Continente asiático, a circunstância de parte da produção mundial de bens ter “migrado” para esta zona do mundo, atraída pelo

¹⁷ - http://www.portugal.gov.pt/Portal/PT/Governos/Governos_Constitucionais/

baixo custo da mão-de-obra, e a manutenção de elevados padrões de consumo nos chamados países mais ricos do mundo, tem contribuído para dinamizar o comércio mundial, dado origem ao crescimento dos valores dos fretes marítimos e tornado atractivo o investimento na construção de novos navios.

O crescimento económico de países com a dimensão da China, Índia e Rússia tem ainda contribuído de forma bastante visível para um aumento exponencial na procura de combustíveis. Enquanto que a produção na Rússia é excedentária, a China e a Índia tem recorrido cada vez mais à importação de crude, enquanto que o gás, uma energia mais limpa, tem registado grandes aumentos por parte dos países mais desenvolvidos.

Durante o ano de 2005 o comércio mundial foi dominado por quatro países¹⁸: a China, a Índia, a Rússia e os EUA, cujas taxas de crescimento foram respectivamente de 9,3%, 7,6%, 5,9% e 3,5% ao ano.

O crescimento registado nestes quatro países, contrasta com a Europa dos 15 e o Japão, com taxas de crescimento da ordem dos 1,37% e 1,0% respectivamente.

Entre 1995 e 2003 a China foi o país que mais cresceu em termos de importações¹⁹, (**Fig. 5 esq.**), seguida pelos EUA e Europa. Em 2005, estima-se que as importações para a China atinjam um crescimento de 16% e para a Índia um valor de 15,7%. No que concerne às exportações, a China foi em 2004 o país em que a economia teve a maior taxa de crescimento (**Fig. 5 dir.**). Ainda no que concerne às exportações, a Ásia (com a China á cabeça) no seu conjunto mantém a maior taxa de crescimento do mundo, com um valor da ordem dos 24%.

Olhando ainda para a China (**Fig. 6**), é fácil caracterizar o seu crescimento através das respectivas importações²⁰, onde sobressaem o petróleo, o aço (fundamental para a construção naval) e os minérios. A produção de aço na China atingiu²¹ o dobro da produção registada em 2000 (**Fig. 21**), enquanto que o 2.º maior produtor do mundo foi a UE15 com 168 milhões de toneladas. Há

¹⁸ - <http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/>

¹⁹ - STOPFORD, Dr. Martin, China in Transition; It's impact on shipping in the last decade and the next

²⁰ - id.

²¹ - JFE Steel Corporation – Recent Developments in the Asian Steel Market

contudo indicadores que deixam antever um abrandamento no crescimento da China, nomeadamente, o início da exportação de aço por parte daquele país, deixando de ter capacidade de utilização interna.

O preço mundial do aço tem vindo a descer, depois de ter atingido um máximo em meados de 2004 (cerca de 660 USD/tonelada), enquanto que o preço do alumínio mantém a tendência para a subida, situando-se nos 2.300 USD/tonelada), de acordo com a Fearnley Consultants AS²².

Esta descida do preço do aço vai criar menos pressão sobre os grandes estaleiros asiáticos, nomeadamente os estaleiros da Coreia do Sul, que viram as suas margens de lucro ser reduzidas ou anuladas para os navios contratados em 2002 e 2003, na fase de ascensão do preço desta matéria-prima.

Apesar do optimismo reinante no comércio mundial a contratação de navios para o transporte marítimo sofreu em 2005 uma ligeira diminuição relativamente a 2004 e 2003, variação ligada à cautela dos armadores vs abaixamento do valor dos fretes.

Assim e de acordo com os dados da ANAVE²³, foram contratadas em 2005 77,5 milhões de dwt, menos 27,6% que o contratado no ano anterior, tendo a maior redução correspondido ao transporte de crude, o que poderá ser explicado pela constante subida do seu preço, pela retracção de alguns mercados e pelo aumento do consumo do gás natural.

Cremos que nos próximos anos se vai verificar “uma inversão” em termos do transporte de petróleo e de gás, sendo provável uma redução no transporte do petróleo, face não só à escalada do seu preço mas também à necessidade de reduzir as fontes poluidoras, em detrimento do transporte de gás, menos poluente e com proveniências diversas, que não só o Médio Oriente, tirando um pouco de pressão dessa zona conturbada do mundo. Há indícios que apontam para uma maior rentabilidade do transporte do gás por via marítima na sua forma liquefeita em detrimento do seu abastecimento gasoso a partir de gasodutos (vulgo: pipelines).

²² - Fearnley Consultants AS, The Shipbuilding Market, March 06

²³ - Boletim Informativo de ANAVE – Marzo 2006

A construção e a reparação naval seguem um pouco “na esteira” do comércio mundial, fixando-se normalmente junto às economias ditas emergentes. Para além dos países asiáticos, assiste-se agora ao renascer desta indústria nos ex-países de Leste e na Turquia (crescimento de 5,1% em 2005), que, com a sua entrada na EU, começam a apresentar níveis de crescimento notáveis.

4.2. O Transporte Marítimo

Cerca de 90% do comércio mundial é movimentado com recurso ao transporte marítimo²⁴, internacionalmente conhecido por “shipping”, e que tem mantido ao longo dos últimos anos uma taxa de crescimento anual positiva. O ano de 2004 foi um ano excepcionalmente bom para a frota mercante mundial, devido ao forte e sustentado crescimento mundial de transporte marítimo, tendo os fretes alcançados níveis históricos.

A procura de transporte marítimo teve em 2004 um crescimento na ordem dos 6,7%, muito superior ao registado no último quinquénio, totalizando 6.542 milhões de toneladas de carga transportada. Por outro lado, a tonelagem da frota mercante mundial registou um aumento de 5%, muito acima da média dos últimos 10 anos, em que se cifrou na ordem dos 3%.

Embora seja visível algum arrefecimento na economia mundial, em 2005 e de acordo com Fearnleys²⁵, os principais indicadores que impulsionaram o transporte marítimo, foram os seguintes:

- economia mundial: +4,5% (5,0% em 2004)
- economia da China: +10,0%
- economia da Índia: +7,5%
- transporte marítimo: +3,9% (6,7% em 2004)
- transporte de crude: +2,4% (2004 = 6,6% e 2003 = 5,5%)
- transporte de granéis sólidos: +6,2%
- transporte de minério de ferro: +10,4% (crescimento impulsionado pela China)
- transporte de gás natural: +6% (10,0% em 2004)

²⁴ - International Shipping – Carrier of World Trade (Round Table of International Shipping Associations)

²⁵ - Citado no Boletim Informativo de ANAVE – Marzo 2006

O mesmo analista (Fearnleys) prevê para 2006 um crescimento do transporte marítimo na ordem dos 4,5% e para 2007 cerca de 3,6%.

A razão de mencionarmos o crescimento da Índia e da China, economias emergentes, advém do facto de serem as únicas economias com crescimento previsto até 2025, de acordo com a análise efectuada por Martin Wolf²⁶ (**Figura 20**), de entre a análise efectuada às cinco maiores economias do mundo, incluindo a Europa dos 4, os EUA e o Japão. Esta análise reveste-se de aspectos singulares, já que compara a evolução destas cinco economias entre 1820 e 2025, permitindo antever quem irá dominar a “cena mundial” nos próximos vinte anos.

Olhando para o crescimento do transporte marítimo²⁷ nos últimos anos e para a previsão efectuada pela Global Insight-World Trade Service até 2024²⁸ (**Fig. 1**), é nítido o crescimento contínuo do transporte de mercadorias por mar, onde a carga contentorizada (Container) se destaca dos restantes tipos de transporte, antevendo uma maior procura por navios porta-contentores muito superior ao dos restantes tipos de navios, nomeadamente dos navios tanques, o que confirma os dados já citados por Fearnleys.

A humanidade está no limiar de um novo ciclo de fontes de energia, fruto não só da degradação exponencial das condições climatéricas, mas também da maior diversidade de alternativas energéticas e da conflitualidade permanente que nos últimos anos tem assolado as regiões do Médio Oriente produtoras de petróleo. É portanto natural, que após o actual ciclo de substituição dos navios tanques de casco simples por navios de casco duplo ou da sua eventual conversão, se assista a um progressivo abrandamento na construção deste tipo de navios, em detrimento dos navios de transporte de gás, que tem vindo a crescer como fonte de energia alternativa ao petróleo, conforme refere Sara Banaszak²⁹ “...o comércio de gás natural está crescendo duas vezes mais rápido que o do petróleo. O consumo mundial de gás vem crescendo mais depressa que o do petróleo porque o gás natural é um combustível de transição entre os hidrocarbonetos mais pesados e poluidores (carvão e

²⁶ - Martin Wolf, “Meeting the Challenge of Globalisation”

²⁷ - Fonte: ISL 2005 based on Global Insight; World Trade Service

²⁸ - ISL Market Analysis 2005 – Ownership patterns of the world Merchant fleet – www.isl.org

²⁹ - Sara Banaszak, Maio 2004, Analista sénior da PFC Energy, <http://www.pfcenergy.com/>

petróleo) e as novas fontes de energia, como as células de hidrogénio. Além disso, as reservas comprovadas de gás natural são mais abundantes que as de petróleo e estão sendo esgotadas bem mais lentamente”.

A experiência mostra que o transporte marítimo tem vindo a evoluir em termos de segurança, qualidade, velocidade, menor custo de exploração e menor poluição (tanto atmosférica como provocada por derrames de crude / óleos / combustíveis), constituindo uma alternativa cada vez mais credível ao transporte terrestre.

De acordo com os dados da Lloyd's Register Fairplay³⁰, as perdas de navios com deslocamento superior a 100 GT (**Fig. 2**) têm vindo a registar uma diminuição sensível ao longo dos anos.

O derrame de poluentes, nomeadamente o crude, provocados quer por navios tanques, quer pela generalidade dos restantes navios, tem vindo a decrecer, de acordo com a International Tanker Owner's Pollution Federation Limited (**Fig. 3**), a que não será alheio o esforço na segurança à navegação, a obrigatoriedade dos sistemas de tratamento de águas cinzentas e negras, a melhoria significativa na qualidade da construção dos navios (ainda não são visíveis os resultados da introdução do casco duplo), o maior rigor nas inspecções, e os requisitos cada vez mais apertados na sua operação.

Particularizando a questão da poluição atmosférica e traçando um paralelo entre as emissões de CO₂ libertadas pelos vários tipos de transportes terrestres, aéreos e marítimos (navios entre os 2.000 e os 8.000 DWT e navios acima dos 8.000 DWT) (**Fig. 4**), verificamos que cabe ao transporte marítimo a menor taxa de poluição atmosférica por CO₂ (em gramas por tonelada / Km), de acordo com a NTM (Swedish Network for Transport and the Environment), cabendo ao transporte aéreo a taxa de poluição mais elevada, cerca de 20 a 30 vezes superior à de um navio.

Foi com base na sua menor poluição e simultaneamente libertar as rodovias europeias do congestionamento causado pelo crescimento não sustentado do transporte terrestre, reduzir os níveis de ruído, e fomentar o transporte marítimo de curta duração (TMCD), que a UE, no âmbito da Rede Transeuropeia de

³⁰ - International Shipping - <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtradeflyer.pdf>

Transporte (RTT)³¹, lançou o Projecto das “Auto-Estradas Marítimas”, estando Portugal abrangido pelo sub-projecto “Auto-Estrada Marítima da Europa Ocidental” (que liga a Península Ibérica ao mar do Norte e ao mar da Irlanda), com conclusão prevista para 2010. Este projecto é financeiramente suportado pelo Programa “Marco Pólo”³² da EU³³. O seu desenvolvimento reveste-se de grande interesse estratégico para Portugal, já que vai eliminar os constrangimentos actualmente existentes (travessia de França e Espanha) no acesso ao centro da Europa, quer motivado por condições atmosféricas adversas, quer por greves, motins ou barricadas, com reflexos nas vias mais utilizadas pelos camionistas, podendo ainda contribuir, se bem orientado, para dinamizar o mercado da construção e reparação naval.

O preço do transporte marítimo, a par da rapidez da entrega, tem sido um dos factores que mais tem influenciado a construção naval civil. A título de exemplo refere-se que, enquanto nos últimos 50 anos o custo do transporte marítimo aumentou apenas 70%, o preço dos bens a retalho nos EUA e no mesmo período teve um incremento de 700%. No **Anexo F**³⁴ é possível comparar o custo do transporte marítimo para vários produtos.

A leitura e interpretação das estatística ligadas ao volume e tipo desse comércio marítimo vão permitir-nos, numa “análise de tendência”, apurar qual a necessidade de novos meios navais, de que tipo, e em que zona do mundo serão construídos, “espreitando” assim a eventual existência de janelas de oportunidade para Portugal.

5. A PESCA

A nível mundial o esforço de pescas é superior aos recursos existentes e os stocks estão, ou próximos dos limites máximos de exploração sustentável ou, como acontece com cerca de 70% das espécies, segundo os relatórios da FAO, vivem situações de declínio e diminuição acelerada. Em 2004 foram capturadas

³¹ - Proposta de Decisão do Parlamento Europeu e do Conselho 52003PC0564 de 01OUT2003

³² - http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/summary_en.htm

³³ - Nas Grandes Opções do Plano e nos Programas de Governo, este sub-projecto tem a identificação de “Transportes Marítimos de Curta Distância” (TMCD).

³⁴ - id.

cerca de 147 milhões de toneladas de peixe³⁵, proveniente do mar e de aquacultura, encabeçando a China e o Peru a lista dos maiores produtores.

A pesca dá emprego e garante o sustento a cerca de 38 milhões de pessoas em todo o mundo³⁶. A dimensão da frota de pesca mundial tem-se mantido estável desde 1990, estando grande parte da mesma concentrada na Ásia.

A despeito da procura mundial de pescado ter aumentado, cremos que com base nos indicadores existentes, a actividade de pesca off-shore vai ser reduzida drasticamente, enfrentar regras rígidas no que concerne às espécies a apanhar, portanto, mais selectiva e sujeita a uma maior fiscalização.

Esta situação poderá ser compensada pelo crescimento exponencial da aquacultura, que com crescimentos anuais da ordem dos 8 a 10%, tem contribuído com 33% do total das capturas a nível mundial.

Refira-se que a China, um dos maiores consumidores de peixe do mundo, tenciona passar dos 51 milhões de toneladas de peixe capturado em 2005 para os 60 milhões de toneladas em 2010, representando a aquacultura cerca de 70% deste total. Com vista garantir a manutenção dos stocks de peixe no mar da China³⁷, o governo Chinês, através do seu vice-ministro da agricultura Niu Dun, deu instruções para o abate progressivo da frota de pesca e para o incremento da aquacultura.

Em termos de área piscatória, Portugal caracteriza-se por ter uma ZEE com 1.700.000 Km² de área e uma costa com 942 Km de extensão, não estando contabilizadas as áreas de pesca longínqua resultante de acordos bilaterais (PO) ou multilaterais (EU).

A pesca tem em Portugal um peso social da maior relevância e um valor acrescentado bruto (VAB) relativamente pequeno, que se cifrava em 2002 na ordem dos 0,37%³⁸. A actividade piscatória dava emprego a 0,6% da população activa em 1991, tendo essa percentagem baixado para 0,3% em 2002.

O impacto social da pesca na vida dos portugueses advém do facto de Portugal deter um dos maiores consumos de peixe “per capita” da UE, superior a 60 Kg /

³⁵ - IPIMAR, Pesca, <http://ipimar-iniap.ipimar.pt/Valor%20nutricional/site/introducao/sector.htm>

³⁶ - Scientific Facts on Fisheries, <http://www.greenfacts.org/fisheries/>

³⁷ - CHINAdaily – Zhao Huanxin – 28 de Dezembro de 2005

³⁸ - INE e DGPA, 2003 - <http://www.dg-pescas.pt/mercados/indicadores.pdf>

habitante / ano (**Figura 12**), enquanto que na Europa dos 15 (EU15) a média desse consumo ronda os 23,4 kg / habitante / ano³⁹. Após a entrada de Portugal para a CEE, o esforço de pesca passou a ser concertado conjuntamente pela EU, situação que não tem agradado à maioria dos armadores e pescadores, habituados a pescar sem quaisquer condicionalismos e “surdos” aos avisos da diminuição dos recursos e da escassez de stocks propalados pelo IPIMAR (ex-INIP).

O sector das pescas é, para além disso, em consequência da Política Comum Europeia de Pescas, um sector gerido de fora para dentro, a partir de Bruxelas⁴⁰.

6. A FROTA MERCANTE MUNDIAL

Para dar resposta à elevada taxa de crescimento do comércio mundial, a frota mercante mundial (com excepção da frota de pesca) referenciada a 01 de Janeiro de 2005 (Lloyd's Register Fairplay⁴¹), era composta por 47.050 navios que totalizavam 601,7 milhões de GT e 889,3 milhões de DWT, dos quais: 39% de navios de carga geral (General cargo ships), 25% de navios tanques (Tankers), 13% de graneleiros (Bulk Carriers), 12% de navios de passageiros (Passenger Ships), 7% de porta-contentores (Container ships) e 4% com outra tipologia não especificada (**Fig. 7**).

O aumento do comércio mundial e a sua diversidade têm fornecido bons indicadores sobre a evolução da frota mundial, que cresceu em 2005 da seguinte forma⁴²:

- A frota mercante mundial cresceu 6,4%, equivalente a 57,6 milhões de dwt, totalizando em Janeiro de 2006 o valor global de 927,8 milhões de dwt;
- Os navios tanques cresceram 7,5% em tonelagem, alcançando um valor de 346,1 milhões de dwt;

³⁹ - IPIMAR - <http://ipimar-iniap.ipimar.pt/Valor%20nutricional/site/introducao/sector.htm>

⁴⁰ - Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos – Parte II

⁴¹ - International Shipping - <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtradeflyer.pdf>

⁴² - Citado no Boletim Informativo de ANAVE – Marzo 2006

- O transporte de carga a granel cresceu 6,6%, totalizando um valor de 341,9 dwt;
- Os restantes tipos de navios tiveram um crescimento de 6,4%, alcançando os 213,3 milhões de dwt.
- Os abates de navios somaram 12,5 milhões de dwt, 1,1% da frota mundial e menos 8,8% que em 2004, o que parece indicar que a actual taxa de rentabilidade do transporte marítimo é elevada e não é boa altura para o abate de navios.

De acordo com a nacionalidade do armador, as maiores frotas mundiais pertencem à Grécia, seguida do Japão, Alemanha, China, EUA, Noruega e Hong Kong, entre outros (**Fig. 8**).

O registo de conveniência nos chamados “paraísos fiscais” (**Fig. 9**) tem vindo a crescer de forma nítida⁴³, estimulando em certa medida o crescimento do transporte marítimo e contribuindo para que os seus custos se mantenham competitivos. Contrariando este facto, está a imposição do registo obrigatório nos EUA (JONAS ACT⁴⁴), aos navios que apenas utilizem os portos americanos, uma medida de protecção justificada no âmbito das medidas de combate ao terrorismo que o governo americano entendeu tomar.

Englobado no que convencionamos chamar de transporte marítimo, está o transporte de passageiros (paquetes e ferries) e a marinha de recreio.

É uma das áreas que tem conhecido um grande crescimento mundial, nomeadamente, ao nível dos grandes paquetes dedicados a cruzeiros marítimos, a que não será alheia a opção de muitos dos utilizadores deste meio de férias, após os acontecimentos do 11 de Setembro em NY⁴⁵.

6.1. A frota mercante portuguesa

Com referência a 01 de Janeiro de 2006 e de acordo com dados do Instituto Portuário dos Transportes Marítimos (IPTM⁴⁶), Portugal dispunha de dezassete

⁴³ - ISL Market Analysis 2005 – Ownership patterns of the world Merchant fleet – www.isl.org

⁴⁴ - Public Law 105-383, Title V - The Jonas Act, legislação norte-americana que proíbe a participação de empresas estrangeiras no tráfego doméstico dos Estados Unidos (inclusive nos serviços de distribuição e captação de cargas – feeder services);

⁴⁵ - World Shipbuilding and Maritime Casualties – SSMR August / September 2005, p3

⁴⁶ - IPTM – Revista Armadores e Navios – LISBOA | VOL. 20 | N. 1 | P. 2-11 | JANEIRO - 2006

armadores de comércio marítimo em actividade, com uma frota de registo convencional composta por dois navios de carga geral, um graneleiro, seis porta-contentores e dois batelões.

Relativamente a navios fretados a outros armadores ou com bandeira de conveniência (Registo Internacional de Navios da Madeira - MAR), Portugal dispunha de dezassete navios de passageiros, dezassete navios de carga geral, sete graneleiros, nove petroleiros, nove porta-contentores, onze navios para transporte de veículos, dez navios para transporte de gás, onze navios de transporte de produtos químicos e dois navios indiferenciados (outros). Esta frota é caracterizada pela sua elevada idade média e pelo facto de ter sido adquirida maioritariamente no “mercado de usados”, contribuindo muito pouco para a construção naval em Portugal.

Analisando a frota de um dos maiores armadores portugueses, a Portline⁴⁷, verificamos que a mesma é composta por treze navios (8 graneleiros, 4 porta-contentores e 1 porta-paletes refrigerado), construídos no Japão (4), Filipinas (4), Alemanha (2), Taiwan (1), Noruega (1) e Polónia (1). Relativamente aos restantes armadores não foi possível apurar o país construtor.

Uma outra área, embora com muito pouco peso no mercado mundial da construção e reparação naval, é o mercado dos cruzeiros de curta duração, que poderá ser eventualmente uma das áreas mais promissoras em Portugal, com particular realce para o Algarve e Rio Douro. Em 2004 foram transportados cerca de 94.370 passageiros em actividades marítimo-turísticas no barlavento algarvio (-4% que em 2003), 1.363.076 passageiros em actividades de transporte marítimo no sotavento algarvio (-15% que em 2003) e 172.406 passageiros em actividades marítimo-turísticas no Rio Douro (+6,5% que em 2003), sendo que 91% destes passageiros são turistas nacionais.

De realçar ainda o transporte fluvial no Rio Tejo com a cifra de 29.690.000 passageiros transportados, menos 1.514.000 que em 2004.

No que concerne à navegação de recreio, esta tem pouca expressão em Portugal, ao contrário do que sucede nos países mediterrânicos ou nórdicos, onde as condições de mar e de costa são mais favoráveis a este tipo de lazer, possibilitando a construção de inúmeras marinas e portos de abrigo. Só na

⁴⁷ - <http://www.portline.pt/frota.htm>

costa algarvia e zona sul da Madeira é possível durante quase todo o ano praticar a navegação de recreio, estando contudo esta actividade limitada ao n.º de marinas e lugares disponíveis, ao seu custo e à existência de uma parte significativa do litoral sem condições ou de paisagem protegida / reservas naturais.

6.2. A frota de pesca europeia e portuguesa

Sendo o objectivo do nosso trabalho prospectar a construção e reparação naval em Portugal, e sendo os navios e as estruturas flutuantes os alvos prioritários dessas mesmas indústrias, vamos caracterizar a evolução da industria e da frota pesqueira nos últimos anos, por forma avaliar do eventual impacto que a mesma possa ter no tecido industrial do nosso país nos anos vindouros.

Em 2004 a frota de pesca da EU25 compreendia 92.422 embarcações registadas, sendo que Portugal ocupava o 4.º lugar nesse ranking, cabendo à Grécia o 1.º lugar (18.730 – 20%), seguida da Itália (14.935 – 16%), da Espanha (14.052 – 15%) e finalmente Portugal (10.098 – 11%), entre outros⁴⁸.

Já em termos de tonelagem, ao nível da EU25 o nosso posicionamento é bem diferente, figurando em 1.º lugar a Espanha (491.000 tons – 23%), seguida do UK (223.000 tons – 12%), da Itália (216.000 tons – 10%), França (214.000 tons – 10%) e Portugal (112.978 tons – 5,3%), se excluirmos a Noruega (394.846 tons) e a Islândia (191.267 tons).

Estes valores são bem indicativos da pequenez da nossa frota e da pouca ambição dos nossos armadores, comparativamente a Espanha.

A idade média da frota de pesca da UE25 é de 22,8 anos, cabendo à Bélgica liderar a frota mais recente, com uma média de 18,1 anos, ocupando Portugal o 14.º lugar com uma idade média de 25,7 anos, o que é elucidativo da não renovação / modernização em tempo oportuno da nossa frota pesqueira, aproveitando as ajudas comunitárias. Refira-se, que os incentivos da EU à renovação da frota pesqueira terminaram em 2004

⁴⁸ - Statistics in focus 45/2005 Fisheries – David Cross 11AGO05 – ISSN 1562-1340 EUROSTAT

As capturas passaram em Portugal de 323.266 toneladas em 1990 para 254.061 toneladas em 2005 (- 28%), acompanhando, quase que na mesma proporção, a redução do n.º de embarcações, que passou de 16.176 em 1990 para 10.427 em 2002 (-35.5%)⁴⁹.

Perante este cenário de redução de capturas e de proibição da apanha de determinadas espécies em extinção, de redução do n.º de embarcações dedicadas à pesca, de redução do n.º de pescadores e do envelhecimento da frota, quais as perspectivas futuras desta indústria, ou que incentivos existem?

- A Comissão Europeia apresentou ao Parlamento Europeu em 06NOV02⁵⁰ o seu Plano de acção para compensar as consequências sociais, económicas e regionais da reestruturação do sector das pescas da União Europeia;
- Portugal dispõe do Programa MARE⁵¹ (Programa para o desenvolvimento sustentável do sector da pesca – 13MAI05), que com base em financiamentos do IFOP⁵² (Instrumento Financeiro de Orientação para a Pesca) propõe a reestruturação do sector da pesca com base em seis eixos, dos quais apenas se referem os que estão directamente relacionados com a frota pesqueira:
 - Eixo 1 – Ajustamento dos Esforços de Pesca
 - Imobilização definitiva de embarcações de pesca por demolição;
 - Imobilização definitiva de embarcações de pesca por transferência para país terceiro ou afectação a outros fins;
 - Eixo 2: Renovação e modernização da frota de pesca
 - Construção de novas embarcações⁵³;
 - Modernização das embarcações de pesca.

⁴⁹ - Direcção Geral das Pescas e Agricultura, Indicadores sócio-económicos, <http://www.dg-pescas.pt/mercados/indicadores.pdf>

⁵⁰ - Bruxelas, 6.11.2002 COM(2002) 600 final

⁵¹ - <http://www.ifadap.min-agricultura.pt/ifadap/incentivos/mare/mainMARE.html>

⁵² - Regulamento (CE) n.º 1263/1999 do Conselho, de 21 de Junho de 1999, relativo ao Instrumento Financeiro de Orientação da Pesca [Jornal Oficial L161 de 26.06.1999] - <http://europa.eu.int/scadplus/leg/pt/lvb/l60017.htm>

⁵³ - Por contrapartida de embarcações já existentes e limitada ao máximo de 400 GT

É portanto com base nestes incentivos que a indústria de pesca em Portugal terá que conviver nos próximos anos, sendo certo que os pescadores são tradicionalmente “avessos” ao investimento na segurança proporcionada por novas embarcações e os armadores pouco dispostos a investir em novos navios, menos poluentes e mais seguros.

7. A CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL

7.1. A construção naval – caracterização

A construção naval é de importância estratégica em vários sentidos. Desenvolve tecnologias avançadas que oferecem efeitos derivados (spin-offs) consideráveis a outros sectores; fornece meios de transporte essenciais para o comércio internacional; e fornece navios avançados para marinhas modernas, um elemento-chave para operações militares eficazes. É por isso que vários países em todo o mundo consideram a construção naval como um sector industrial particularmente sensível que continua a receber apoio político⁵⁴.

A actividade da construção naval tem vindo progressivamente a “ganhar” maior peso multidisciplinar, face não só ao crescimento exponencial de conhecimentos necessários para conceber, projectar e construir um navio, como também aos constantes desafios criados, quer pela pressão dos armadores (navios mais baratos, mais rápidos de construir, com menores custos de exploração / manutenção e melhor adaptados especificamente a um determinado tipo de operação), quer pelas novas imposições legais (navios mais seguros e menos poluentes), quer pela evolução tecnológica (maior automatização e integração, fibra óptica, novos sistemas de propulsão, pontes integradas, etc), quer pelos contínuos avanços no software de suporte ao desenvolvimento do projecto e da posterior simulação e validação do mesmo. Parte do custo de um navio é absorvido pelo “projecto”, que poderemos classificar como o software (SW) da construção naval, utilizando uma

⁵⁴ - LeaderSHIP 2015. Definição do futuro do sector europeu da construção naval e da reparação naval - Competitividade através da excelência

terminologia informática, sendo que aos custos de mão-de-obra e materiais / equipamentos, chamaremos o hardware (HW) da construção naval.

De acordo com Cho & Porter⁵⁵, a globalização fez migrar para a Ásia e posteriormente para Leste (Turquia, Roménia e Polónia, entre outros), a componente HW dos navios (a mão-de-obra não especializada), permanecendo a componente SW (mais exigente em termos de conhecimentos e experiência) nos países com maior capacidade tecnológica para concepção e desenvolvimento do projecto naval (a Europa central).

Ou seja, estamos perante duas realidades, que embora se complementem no produto final, são diferentes em termos de exigência humana e de valor acrescentado. E é aqui que a globalização nos trás algum ensinamento: existe um desfaseamento temporal entre a “deslocalização” da componente HW, a primeira a emigrar para os países de mão-de-obra mais barata e a componente SW, a última. Esta situação encontra paralelo em muitas outras indústrias que Portugal tem visto partir, nomeadamente, nos lanifícios e sapatos (partiu o fabrico de Portugal e ficou o design no país que inicialmente investiu no nosso). Construir um navio não se resume de forma simplista ao projecto e à sua “edificação”. Torna-se necessário “armar” o navio com todos os equipamentos necessários à sua propulsão e operação com segurança, ao planeamento de aquisição desses mesmos equipamentos, à sua montagem e integração nos sistemas de bordo, à protecção interior e exterior do navio (pintura), a par de uma variedade de operações complementares que dão “forma final” ao mesmo. É preciso seleccionar o fornecedor de toda esta panóplia de equipamentos, assistir a provas em fábrica ou delegar nas Sociedades Classificadoras, montar a bordo, interligar, testar a cais e testar no mar. Quando falamos de equipamentos, estamos também a referir-nos aos motores propulsores, que nalguns casos atingem as dimensões de um prédio de 4 andares, pesam 2.300 toneladas e desenvolvem 108.920 cavalos de potência, como é o caso do maior motor propulsor do mundo – o SULZER RTA 96C (**Fig. 13**), e que criam problemas logísticos que por vezes não estão ao alcance dos estaleiros com construção naval pontual.

⁵⁵ - Cho & Porter, Competition in Global Industries, p.559, 1986

A construção naval é uma indústria de “capital intensivo”⁵⁶. Quando se fala na indústria da construção naval e nos custos associados, convém referir ainda o conceito de “classe de navio”, situação que permite uma considerável redução nos custos de projecto, já que o mesmo é “dividido” pelo n.º de navios da classe, maior rapidez na construção e menores custos de aquisição dos equipamentos necessários ao navio. É este o tipo de navio que normalmente é construído nos países onde a mão-de-obra é mais barata.

7.2. O Cenário mundial da construção naval civil

A construção naval civil engloba o que convencionalmente designamos por navios e plataformas offshore, sendo os navios as maiores construções metálicas construídas pelo homem e projectadas para operar num meio altamente agressivo.

Os indicadores que normalmente propulsionam a construção naval civil no mundo, são: a idade (considerando uma vida útil situada entre os 20 e os 30 anos), o preço da construção, o crescimento do transporte marítimo, a inovação no transporte, novas regras de construção, a redução do consumo de combustível, a automatização, o incremento da velocidade, e, para as plataformas offshore, o aumento da profundidade de exploração vs aumento do custo do crude.

Há ainda a considerar um desfasamento temporal da ordem dos dois a cinco anos entre a encomenda firme e a entrega do navio / plataforma, desfasamento que poderá condicionar no futuro os lucros do estaleiro adjudicatário, que fica à mercê da variação dos custos do aço, dos equipamentos e da mão-de-obra local, e do próprio armador, que poderá deparar-se quando da entrega do seu navio, com um mercado de transporte marítimo em retracção, com custos de fretes em baixa, custos de operação altos e com um navio que poderá inclusive chegar ao ponto de não operar, situação que encontra paralelo com a crise petrolífera dos anos setenta.

A construção naval caracteriza-se ainda por apresentar picos de curta duração em termos de encomendas e períodos relativamente longos de estagnação,

⁵⁶ - Frederico Spranger, presidente da comissão executiva da Lisnave, 17-01-2005

que afectam normalmente os estaleiros com menor diversidade de encomendas, menor qualificação da sua mão-de-obra, pouca capacidade de projecto e pouco apoiados pela indústria de equipamentos⁵⁷.

Em 2005 foram concluídos e entregues 71,3 milhões de dwt, mais 8,3 milhões que em 2004 (+ 13,3%), assim distribuídos:

- Navios tanques – 29,6 milhões de dwt (+9,6%);
- Graneleiros – 23,2 milhões de dwt (+17,8%);
- Outros tipos de navios – 18,5 milhões de dwt (+13,9%)

Em 2005 a carteira de encomendas registou um valor histórico absoluto, somando em 1 de Janeiro de 2006, 242,6 milhões de dwt, mais 300.000 dwt que o máximo anterior registado em 1973, correspondendo 35,1% a navios tanques e 23,7% a graneleiros. Este aumento nas encomendas de navios tanques, resulta da necessidade de substituir os navios de casco simples por navios de casco duplo, proibidos de entrar em determinados países, na sequência da Oil Pollution Act (EUA) e da Convenção MARPOL 73/78 da IMO⁵⁸. O maior crescimento em 2004 incidiu sobre os navios porta-contentores, com um crescimento de 27,1% relativamente a 2003.

O forte crescimento da construção naval no mundo e a subida constante do preço do aço (até meados de 2004), têm mantido em alta o preço das novas construções, situação que já se verifica desde 2002. A título de exemplo, refere-se que o preço de um VLCC aumentou 40% (até valores de 105 milhões de USD), o de um Suezmax cerca de 37% e o de um Aframax cerca de 31%.

Esta situação tem acarretado perdas significativas por parte da Coreia do Sul nos últimos navios entregues e cujos contratos foram assinados antes destes últimos aumentos. Em resposta a estas perdas, a Coreia do Sul tem encomendado aos estaleiros chineses⁵⁹ a construção de alguns cascos.

Os estaleiros europeus foram grandemente beneficiados com este surto de construção naval mundial, devido não só ao aumento dos preços de construção, como à saturação do mercado asiático, que com uma carteira de encomendas

⁵⁷ - China in transition, Martin Stopford, Clarksons, The shipbuilding & scrapping cycles 1963–2005, p 5

⁵⁸ - Single-hull oil tanker phase-out - implementation of MARPOL Annex I regulations 13G and 13H

⁵⁹ - The Korea Times, 14/02/06

completa, não pode oferecer prazos de entrega compatíveis com as necessidades.

Refira-se ainda, que o Presidente brasileiro Lula da Silva ordenou que 42 navios destinados à Petrobrás fossem totalmente construídos no Brasil, tendo numa primeira fase sido convidados sete estaleiros brasileiros, em consórcio com estaleiros japoneses, coreanos e chineses, decisão que tem sido muito contestada internamente, não só devido aos elevados preços de custo, pelos menos +25% do que custaria na Ásia, mas aos “previsíveis” atrasos na conclusão dos mesmos. Esta medida destina-se a relançar a construção naval no Brasil.

Em Anexo (**Fig. 22 a 25**), poderá ser comparada a evolução das encomendas de novos navios a construir na Coreia do Sul, Japão, China e Europa (sem países de leste), por tipo de navio e no período situado entre 1995 e 2005, permitindo compreender que nicho de mercado ficou reservado à Europa. É também visível a perda de quota de mercado mundial por parte do Japão, em detrimento da Europa, que vê a sua participação subir, nomeadamente, nos porta-contentores e navios para fins especiais. A Coreia do Sul parece ter entrado num período de estabilidade da sua quota no mercado mundial, embora se adivinhem tendências para a sua redução.

7.3. A construção naval civil na União Europeia

Até 1980 a Europa deu cartas ao nível da construção naval mundial, altura em que a entrada em força do Japão e da Coreia do Sul neste mercado, levaram à falência de vários estaleiros e à fusão dos restantes.

Para fazer face ao fim dos subsídios “directos” à sua actividade e para combater a crescente hegemonia dos estaleiros asiáticos, a indústria de construção naval agrupou-se em torno da “Association of Western European Constructors” (AWES)⁶⁰. Por razões de falta de espaço no seu litoral para albergar novos estaleiros, a Europa não podia à partida competir com os estaleiros asiáticos ao nível dos “Very Large Crude Carriers” (VLCC), navios

⁶⁰ - <http://www.awes-shipbuilding.org/index.phtml>

com deslocamentos superiores a 150.000 DWT, tendo optado pelo projecto e construção de navios mais sofisticados e com maior valor acrescentado.

O fim dos subsídios directos à indústria da construção naval, foi torneado de forma hábil através da criação de grandes Grupos Económicos formados pela associação de vários estaleiros e/ou fabricantes de material naval, que passaram a beneficiar de reduções no imposto sobre os lucros.

É fundamental ressaltar, que a União Europeia procurou compensar o fim dos subsídios directos à indústria da construção naval, através da aprovação, com base nos artigos 87 e 88 do Tratado da União Europeia, de novas disposições legais⁶¹ que privilegiam as “ajudas à investigação, desenvolvimento e inovação”, “ajudas ao encerramento ou à reestruturação de estaleiros”, “ajudas à criação de emprego” e ao “crédito à exportação”, entre outras.

Do mesmo modo e para fazer face a uma situação de desigualdade competitiva com os estaleiros asiáticos, a União Europeia, os Estados membros, a AWES e a World Trade Organization (WTO), conduziram durante alguns anos reuniões com o Governo sul-coreano⁶², com vista à redução ou eliminação das ajudas estatais à indústria de construção naval naquele país asiático, esforços que foram coroados de êxito em Março de 2005, com o reconhecimento pela WTO da utilização dessas mesmas ajudas aos principais estaleiros sul-coreanos, que viram a sua quota de mercado crescer de 28% para 36% entre 1999 e 2002, enquanto a EU baixou dos 20 para os 8% no mesmo período.

Os esforços conjugados da AWES e da Comissão Europeia, levaram à iniciativa em Março de 2002, da criação de um Grupo Consultivo de Alto Nível para a “LeaderSHIP 2015”, cujos objectivos eram: *“catapultar a indústria de construção naval europeia para a liderança mundial nesta área tecnológica a partir de 2015”*⁶³.

Os objectivos avançados no roteiro do LeaderSHIP 2015 constam do **Anexo B**. A despeito da crise que durante alguns anos obrigou ao fecho de dezenas de estaleiros e ao despedimento de milhares de operários, a construção naval na Europa começa a apresentar algum crescimento sustentado e, inclusive, a segmentar-se por países. A indústria europeia de construção naval é líder

⁶¹ - Regulamento (CE) n.º 1540/98 de 29JUN98

⁶² - Second report from the Commission to the Council on the situation in world shipbuilding

⁶³ - http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/maritime_industrial/leadership_2015.htm

incontestável na construção de navios de cruzeiro e de outros tipos de navios de alta tecnologia, nomeadamente, os porta-contentores, navios químicos, navios para transporte de automóveis, fast-ferries, LNG, navios lança-cabos e mega-yachts, a par de uma panóplia de estruturas off-shore e de navios para fins especiais, que seria moroso enumerar.

A Europa detém quase que em exclusivo o monopólio na construção deste tipo de navios⁶⁴, com particular realce para a Itália, Finlândia e Alemanha (**Fig. 10**) no caso dos paquetes, sendo a Itália também líder mundial no que concerne à construção de Ferries. Com referencia a DEZ04, estavam em construção na Itália 19 paquetes e 18 Ferries, tendo nesse mesmo ano sido recebidas encomendas para mais 11 paquetes e 10 ferries, o que contraria de certa forma o muito o que se tem dito sobre a crise da construção naval na Europa.

Outro dos nichos de mercado em que a Europa continua a liderar é o dos iates de luxo (**Fig. 11**) ou mega iates, cabendo nesta última definição os iates com comprimentos compreendidos entre os 80 e os 180 pés (24 a 54 metros), a motor ou à vela, sendo que estes últimos têm menor expressão em termos de encomendas, tendo estabilizado nos últimos 3 anos entre as 6 e as 7 unidades⁶⁵.

A construção de iates de luxo está situada no denominado "quadrado mágico", entre os Países Baixos, a Alemanha, a Dinamarca e a Inglaterra. Os fornecedores de equipamentos para estes iates mantêm altos padrões de qualidade, tendo emergido empresas altamente especializadas na área do projecto, pintura, isolamento, equipamento eléctrico e aprestamento interior. Os motores MTU são os preferidos para equipar este tipo de navios.

Olhando para o gráfico (**Fig. 15**) do Annual Report 2004 – 2005 da Community of European Shipyards Association (CESA)⁶⁶, elaborado com dados da Lloyd's Register-Fairplay, é fácil constatar que os porta-contentores dominam 32,1% do mercado de construção naval europeu, seguidos pelos navios de passageiros e pelos navios químicos, o que é bem representativo da alta

⁶⁴ - ISL Market Analysis 2005 – World Passenger and Passenger Cargo Fleet development / The ISL Cruise Fleet Register – http://www.isl.org/products_services/publications/pdf/COMM_7-2005-short.pdf

⁶⁵ - http://www.hamburg-messe.de/smm/smm_de/news_2_2005.htm

⁶⁶ - CESA, Annual Report 2004-2005, página 5 - http://www.cesa-shipbuilding.org/public_documents_site.phtml?sid=&doctype=pub

qualidade de construção na Europa, em detrimento da construção em série e de baixo valor acrescentado que se pratica na Ásia, nomeadamente na China. Esta afirmação é inclusive sustentada pelo Presidente das Sociedades Classificadoras Chinesas⁶⁷, que indica, como maiores problemas da indústria da construção naval chinesa, os seguintes:

- Ship design insuficiente para o mercado existente;
- Insuficiente investimento no ship design;
- Insuficiente trabalho de investigação no que concerne ao ship design;
- Ausência de mecanismos de troca de informação entre o armador e o estaleiro;
- Produção de equipamentos marítimos na ordem dos 30-40%, bastante áquem das necessidades;
- Serviço pós-venda.

7.4. A construção naval militar

De uma forma simplista, poderemos dividir a construção naval militar em navios “combatentes” e “não combatentes”.

No que concerne aos navios “combatentes”, a construção naval militar caracteriza-se por um forte pendor nacionalista e proteccionista, a sua taxa de crescimento está intimamente ligada ao nível de ambição do país e das verbas disponibilizadas face à situação económica reinante, é altamente exigente em termos de projecto, de rigor na construção e de materiais, requer o envolvimento de uma “pool” de fornecedores de sistemas de combate e de equipamentos com especificações próprias, está cada vez mais dependente da integração total dos seus sistemas, aposta forte na redundância, no auto-diagnóstico, na capacidade de simulação e treino próprio e em novas tecnologias de uso exclusivo, muitas delas sob a capa do segredo militar.

A construção deste tipo de navios poderá estar prestes a atravessar um dos momentos mais complexos das últimas décadas, tendo presente a alteração de cenários e de níveis de empenhamento, e a utilização conjunta ou combinada

⁶⁷ - Li Kejun, China, a Developing Shipbuilding Country, 24 May 2005, Copenhagen

de forças dos vários ramos, que passam a requer novos tipos de plataformas e novos e evoluídos sistemas de informação.

A UE já tomou consciência de que a política de defesa comum é um dos principais pilares de uma Europa unida, e no âmbito da Assembleia da WEU⁶⁸ (The Interparliamentary European Security and Defence Assembly), foram dados os primeiros passos com vista a atingir este objectivo. Assim, foi superiormente proposta a Recomendação 770⁶⁹, “on the future of European naval defence industry”, onde são formuladas algumas recomendações aos países membros da UE relacionadas com a indústria naval de defesa, são analisados os progressos obtidos pelos cinco países mais importantes (Alemanha, Espanha, França, Itália e Reino Unido - denominados de “main players”) na reestruturação da sua indústria de defesa e são indicadas algumas linhas de acção, que passam pela cooperação entre os países e pela eventual criação de uma Naval EADS à semelhança da EADS (European Aeronautic Defence and Space Company), ou de uma Naval EURO ou Naval AIRBUS, tal o sucesso que essas estruturas multinacionais têm alcançado.

No grupo dos navios “combatentes” poderemos incluir os porta-aviões, os navios de assalto anfíbio nas suas diversas versões (ex: LPD ou NAVPOL⁷⁰), os cruzadores, os destroyers, as fragatas, as corvetas e os submarinos.

Portugal, embora possa dispor de algum “know-how” ao nível da sua Marinha e do Arsenal do Alfeite para levar a cabo a construção pontual de fragatas e submarinos (casco e aprestamento) com o apoio de um estaleiro europeu reputado, não dispõe de indústria de equipamentos, armamento e sistemas de armas, que lhe permita alterar e reduzir o ciclo de substituição dos seus meios, a exemplo do que faz a Holanda, um país da nossa dimensão, que “expõe” nos meios navais que constrói, toda a sua panóplia de sistemas de armas, alienando os meios existentes por preços “convidativos” por forma criar alguma dependência logística nos futuros utilizadores.

No grupo dos navios “não combatentes”, poderemos incluir os patrulhas costeiros e oceânicos, draga-minas, lanchas de fiscalização, reabastecedores

⁶⁸ - <http://www.assembly-weu.org/en/presentation/presentation.html>

⁶⁹ - http://www.assembly-weu.org/en/documents/sessions_ordinaires/rpt/2005/1916.html

⁷⁰ - Assinado em 16JAN05 o Contrato Base para a sua construção entre o Estado e os ENVC

de esquadra, navios hidrográficos e oceanográficos, navios balizadores e navios de combate à poluição, entre outros.

Portugal dispõe de know-how para o projecto e construção, mesmo que pontual, deste tipo de navios, quer residente na Marinha e Arsenal do Alfeite, quer nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC) ou nos Estaleiros Navais da Figueira da Foz, nestes dois últimos sob supervisão da Marinha, entenda-se.

O Relatório LeaderSHIP 2015 já mencionado anteriormente, toca também na área da construção naval militar, chamando a atenção para o facto dos países da EU terem de definir um conjunto de requisitos mínimos para os seus navios baseados nos “objectivos de Petersberg” e nos “Helsinki Headline Goals” e para a necessidade da fusão de um certo número de estaleiros navais militares, sob a liderança de um importante produtor de equipamento marítimo.

Cabe aqui referir o caso particular dos estaleiros do Reino Unido, que pelo facto de não disporem actualmente de novas construções civis em carteira, vão ser incluídos na Defence Industrial Strategy (DIS)⁷¹, possibilitando o seu relançamento e posterior sobrevivência, através dos novos programas de reequipamento da Royal Navy (RN), dando trabalho a 16.000 trabalhadores. Estes novos programas para a RN englobam as seguintes construções:

- 2 CVF Aircraft Carriers, HMS Queen Elizabeth and HMS Prince of Wales, com entrada ao serviço prevista para 2012 e 2015 respectivamente;
- 8 Type 45 Anti Air Warfare (AAW) Destroyer;
- 3 + 3 Submarinos Nucleares de Ataque (SSN) Classe “Astute”;

A título comparativo, indicam-se (**Fig. 21**) os tempos de produção (projecto + construção) de diversos meios militares, incluindo um porta-aviões, um submarino e uma fragata⁷².

A construção naval militar reveste-se ainda das seguintes particularidades:

- A existência de um determinado número de países que apenas constrói para si (EUA, Rússia, China e Japão);
- O facto dos submarinos convencionais para terceiros serem construídos quase que em exclusivo pela Alemanha e pela França (depois do fracasso

⁷¹ - Richard Scott, Jane's Defence Weekly – Headlines – UK shipbuilders await strategy, 14DEZ05

⁷² - NAVSEA, The X Factor, SCEA Conference, Los Angeles, CA, June 2004

dos submarinos ingleses vendidos ao Canadá). A Rússia tem pontualmente cedido submarinos da sua frota à Índia, Líbia e ex-Jugoslávia;

- O facto da França ser o único país da Europa a conceber e fabricar os seus sistemas de armas;

7.5. O Offshore

Denomina-se offshore a tecnologia aplicável a todas as estruturas construídas pelo homem e utilizadas no mar para a realização de estudos, pesquisas ou extracção de riquezas existentes no leito do oceano ou nas suas águas.

Com o aumento do consumo de petróleo a ser liderado pela China e pela Índia e com a manutenção da conflitualidade no Médio Oriente, as grandes empresas de prospecção e extracção de petróleo realizam estudos e prospecções permanentes no leito do oceano para determinação de potenciais jazidas e respectivos custos associados, dependendo o início da exploração da existência de uma concessão atribuída pelo país detentor das jazidas e da rentabilidade da mesma, sempre associada aos custos do crude e do gás natural.

A indústria do offshore encontra-se numa fase de pico de encomendas, tendo presente a migração da exploração para profundidades compreendidas entre os 1.000 e os 2.000 metros, surgindo já os 3.000 metros como nova fronteira a atingir a curto prazo. Por outro lado, os equipamentos disponíveis para operar a estas cotas estão obsoletos e não satisfazem tecnologicamente o pretendido, existindo necessidade de renovação completa dos mesmos. A pressão dos preços altos do petróleo vai impulsionar esta indústria para mais um pico de investimento, que deverá ser aproveitada pelos estaleiros europeus detentores de tecnologias e experiência neste campo, o que sucede com a Noruega.

A crescente subida do preço do crude vai tornar rentáveis muitas das jazidas que se presume existirem na costa portuguesa, perspectivando-se a curto prazo o início da prospecção de gás na costa do Algarve, conforme já referido anteriormente. Portugal poderá encontrar nesta indústria um dos nichos de mercado tão necessários à sustentabilidade da sua indústria de construção e reparação naval, tudo dependendo da forma com forem negociadas as

concessões das explorações. Este mercado poderá servir de “amortecedor” à indústria de construção e reparação naval nos períodos em que a carteira de encomendas se torna reduzida devido à pressão do transporte marítimo / comércio mundial.

Nos últimos anos os investimentos efectuados⁷³ pelas empresas petrolíferas nesta área foram os seguintes:

- Ano de 2000 – 81 mil milhões de USD
- Ano de 2001 – 115 mil milhões de USD
- Ano de 2002 – 95 mil milhões de USD

7.6. A reparação naval civil

A reparação naval consiste⁷⁴ na actividade de manutenção preventiva dos navios e estruturas off-shore, resultante do desgaste dos equipamentos, da sua estrutura e respectiva protecção (esquemas de pintura interiores e exteriores), e na sua manutenção correctiva, quando se trata de reparar o equipamento ou a estrutura danificada por acidente (colisões, gripagens, roturas de tubagens, incêndios, má condução, etc).

A actividade de reparação naval civil é caracterizada pela mão-de-obra intensiva⁷⁵ e para ser rentável deve adequar-se ao seguinte quadro:

- Estar localizada junto aos portos de carga (para qualquer tipo de navio) ou de descarga (todos os navios com excepção dos petroleiros), e na parte da rota do lastro, nos navios petroleiros e graneleiros;
- Estar preparada para responder a picos de procura quando os preços de transporte marítimo caem e a períodos de estagnação quando os preços se mantêm altos (ter capacidades alternativas que absorvam a mão-de-obra);
- Responder às Regras das Sociedades Classificadoras, nomeadamente:
 - Docagens dos navios cada 30 meses;
 - Reclassificações dos navios cada cinco anos.
- Concorrer num mercado mundial altamente competitivo em termos de preço, prazo de reparação e qualidade do trabalho;

⁷³ - Tiudorico Leite Barboza,, Contra-Almirante - O actual cenário da construção naval civil e militar no mundo, incluindo o subcenário brasileiro

⁷⁴ - António Ramalho Caeiro, A actividade de reparação na Lisnave, Que perspectivas. pp. 533-543

⁷⁵ - Frederico Spranger, já citado

- Dispor de flexibilidade para acomodar trabalhos adicionais e de política de preços para os mesmos;
- Ter bem definidas as condições de pagamento e a política de taxas de câmbio;
- Ter presente a densidade do volume de tráfego que passa na zona do estaleiro;
- Contar com os valores das taxas de frete na zona do estaleiro reparador;
- Dispor de condições climatéricas favoráveis.

Este enquadramento da actividade de reparação naval, permite-nos, com alguma exactidão, prospectar a deriva desta actividade em função da evolução do comércio mundial e do transporte marítimo, a par das rotas utilizadas por esse mesmo transporte marítimo.

Não é surpreendente, que as economias emergentes no leste da Europa comecem a entrar em força neste mercado, juntamente com o Médio Oriente, a Índia e a própria China, não dispondo estes dois últimos países de facilidades para docar os VLCC.

A actividade de reparação naval, dada a sua especificidade, carece de formação especializada, e que em Portugal tem sido ministrada até à data pelo Arsenal do Alfeite, estando para breve o arranque da formação na Lisnave, com grandes tradições nesta área e os ENVC, que ministram acções pontuais ao nível da soldadura de aço.

7.7. A construção e a reparação naval em Portugal

Os estaleiros portugueses de construção e reparação naval estão agrupados sob a égide da Associação das Industrias Marítimas (AIM), que *“...é uma entidade associativa de âmbito nacional que engloba as empresas de Construção e Reparação Naval e também um número crescente de empresas com actividades Complementares como são os casos dos Fornecedores de Equipamentos, de Consumíveis e de Serviços Técnicos de Engenharia bem como Operadores Marítimo-Portuários, e subdivididos pelas seguintes categorias: comerciais, passageiros, militares, pesca e recreio”*⁷⁶.

⁷⁶ - <http://www.aim.pt/>

O Arsenal do Alfeite não está filiado nesta associação.

O sector da construção e reparação naval em Portugal não tem a dimensão que parece transparecer das notícias veiculadas, quer pela comunicação social quer pelo governo, quer pelos próprios investidores. O tempo encarregou-se pouco a pouco de redimensionar esta indústria para a própria dimensão do país, tendo apenas peso no contexto internacional a Lisnave, ao nível da reparação naval e os ENVC, ao nível da construção naval. Falar hoje de crise no sector da construção e reparação naval, é falar de dezenas de pequenos estaleiros que não souberam organizar-se geograficamente, que não evoluíram em termos de qualidade e de qualificação dos seus operários, que não se deram a conhecer ao mundo, preferindo manter-se num contexto regional.

É certo que de entre os pequenos estaleiros de construção naval, haverá três que merecem algum destaque. São eles os Estaleiros Navais da Figueira da Foz, que dispõem de tecnologia para construção de pequenas embarcações em alumínio. Refiro a construção de duas lanchas da classe Centauro para a Marinha. Os Estaleiros Navais de Peniche, com excelente capacidade de construção em fibra de vidro (PRF/GRP) até 30 metros e a CONAFI, que já construiu os cascos das lanchas da classe “Argos” para a Marinha.

O estaleiro NAVALROCHA é um caso especial, já que se trata de um estaleiro vocacionado para a reparação naval, herdeiro das antigas instalações da Lisnave – Rocha e sem mão-de-obra própria, subcontractando os diversos trabalhos de docagem e reparação naval a empresas com algum “know-how” nesta área. É utilizado pela Marinha quando os meios navais ultrapassam a dimensão da sua doca ou em docagens não planeadas.

Os pequenos estaleiros nacionais foram redimensionando os seus activos em função da procura do mercado, ganharam créditos em determinadas áreas tecnológicas e tem sobrevivido basicamente à custa do sector da pesca, do restauro, da marinha de recreio e do transporte marítimo fluvial ou turístico de pequena dimensão.

De entre os estaleiros de pequena dimensão, é ainda justo realçar os detentores de conhecimentos na construção e restauro de embarcações em madeira, de que são exemplo os Estaleiros de Vila do Conde, o Ria Marine

Estaleiro Naval (Aveiro), a Venamar e alguns pequenos estaleiros na margem sul do Tejo.

No âmbito da construção e reparação naval militar é apenas de referir o Arsenal do Alfeite, estaleiro que pela sua localização, meios e mão-de-obra especializada, não tem concorrentes a nível nacional.

No âmbito deste estudo e tendo em atenção o enquadramento europeu e mundial, vamos apenas considerar os seguintes estaleiros:

- Lisnave – como único estaleiro de reparação naval civil;
- ENVC – como o único estaleiro de construção naval civil e alguma capacidade de construção de navios militares “não combatentes”;
- Arsenal do Alfeite – como o único estaleiro de reparação naval militar e capacidade de construção de navios militares “não combatentes”.

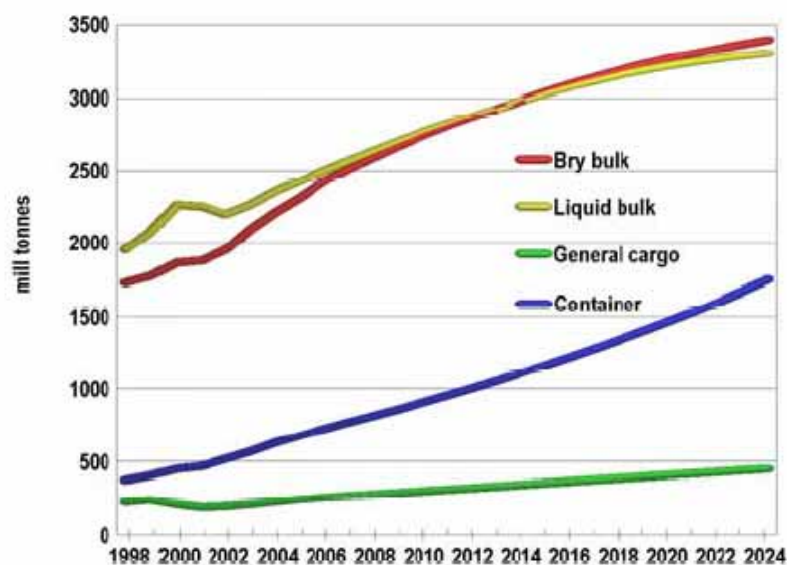
Em **Anexo D** estão caracterizados estes três estaleiros nacionais

8. CONCLUSÕES

- A globalização tem sido o grande motor do crescimento do comércio mundial, proporcionando bens cada vez mais baratos, fabricados a distâncias cada vez maiores dos grandes centros de consumo e catapultando o transporte marítimo e a construção naval para níveis históricos;
- As economias emergentes, com a China à cabeça na zona da Ásia e com a Turquia a puxar as economias do Leste da Europa, têm contribuído para o aumento exponencial do consumo de petróleo, com inevitáveis consequências na sua subida de preço para valores nunca antes alcançados;
- O preço elevado atingido pelo petróleo e a necessidade de dar cumprimento à redução das emissões gasosas (protocolo de Kioto), dinamizaram o mercado de gás natural (LNG/LPG), proporcionando ao mercado da construção naval um maior número de encomendas para navios dedicados ao seu transporte;
- Em 2005 começaram a ser visíveis sinais de abrandamento no crescimento da economia mundial, incluindo a China, reflectidos na

menor contratação de navios para o transporte marítimo, na descida do preço do aço e na diminuição do transporte de petróleo;

- Apesar desse abrandamento, a carteira de encomendas dos estaleiros de construção naval alcançou níveis históricos durante o ano de 2005, superiores ao anterior máximo atingido em 1973;
- A necessidade de dar resposta ao crescimento do comércio mundial e do transporte marítimo, esgotou a capacidade dos estaleiros asiáticos, tendo os armadores sido obrigados a contratar na Europa a construção de novos navios, o que inverteu a tendência de queda que se verificava neste Continente desde 1998;
- Entre a menor e a maior complexidade de um navio e entre as suas maiores ou menores dimensões, o mercado da construção naval mundial começa na China, passa pela Coreia, Japão e termina na Europa, onde são fabricados os navios de maior valor acrescentado e onde reside grande parte do “know-how” nesta área tecnológica;
- O excedente do mercado asiático tem sido dividido pelos estaleiros dos países do Leste europeu, com a Turquia e a Roménia à cabeça. Portugal só muito dificilmente e de forma pontual terá acesso a este mercado, dados os seus custos de mão-de-obra mais elevados;
- O abrandamento na procura de transporte marítimo vai começar a disponibilizar mais navios para acções de manutenção planeada, dando oportunidade à Lisnave de se posicionar na linha da frente do mercado da reparação naval;
- O início da prospecção de gás na costa do Algarve, poderá ser a oportunidade dos ENVC entrarem no mercado do offshore;
- A construção de navios “combatentes”, dada a sua cada vez maior complexidade, não encontra em Portugal estaleiros com capacidade autónoma para a sua efectivação, dada a não existência de parcerias com os cinco países que lideram a construção naval militar na Europa.
- O sector da pesca continuará a ser o sustentáculo dos pequenos estaleiros ao longo da nossa costa, sem que se prevejam grandes alterações nesse cenário.

ANEXO A - Figuras

ISL 2005 based on Global Insight; World Trade Service

Figura n.º 1 – Previsão do Transporte Marítimo 1998 – 2024 (Fonte: ISL Market Analysis 2005 Major shipping countries – SSMR October 2005)

http://www.isl.org/products_services/publications/pdf/COMM_10-2005-short.pdf



Figura n.º 2 – Perdas totais de navios acima das 100 GT (Fonte: Lloyd's Register Fairplay – publicado na Shipping Facts)

<http://www.marisec.org/shippingfacts/safenreglosses.htm>

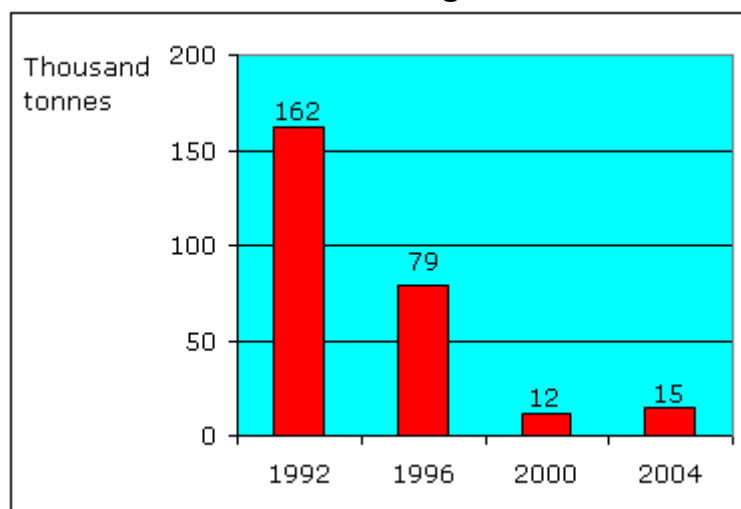
ANEXO A - Figuras

Figura n.º 3 – Derrames de crude em milhares de toneladas (Fonte: International Tanker Owners' Pollution Federation – publicado na Shipping Facts)

<http://www.marisec.org/shippingfacts/envirmntrecord.htm>

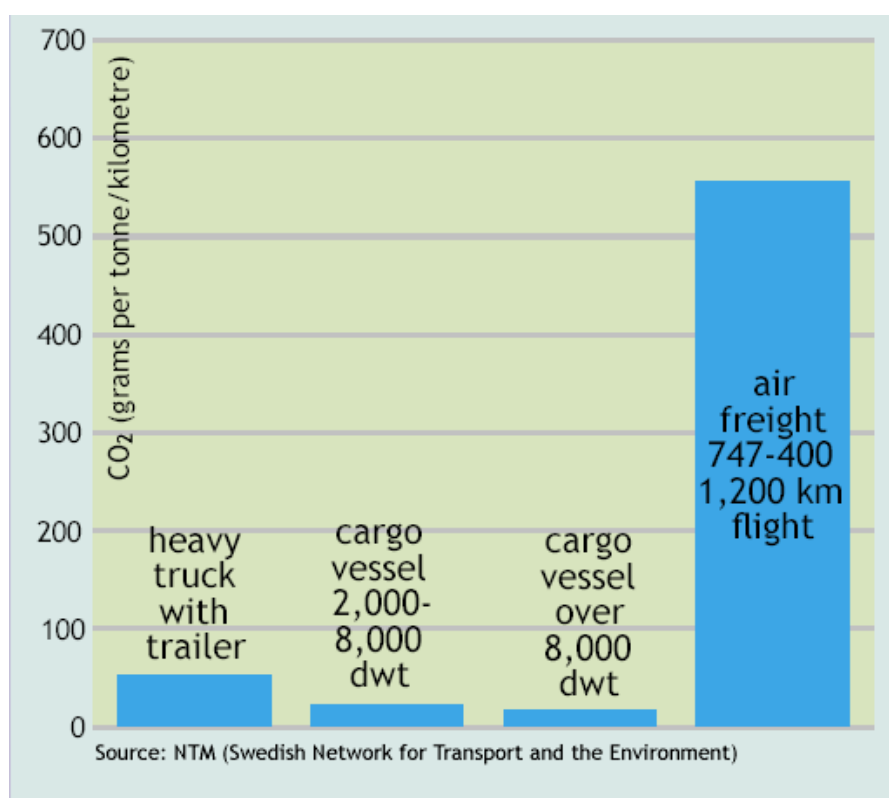


Figura n.º 4 – Comparação das emissões de CO₂ entre os diversos tipos de transporte (Fonte: NTM (Swedish Network for Transport and the Environment – publicado na Shipping Facts)

<http://www.marisec.org/shippingfacts/envirmntrecord.htm>

ANEXO A - Figuras

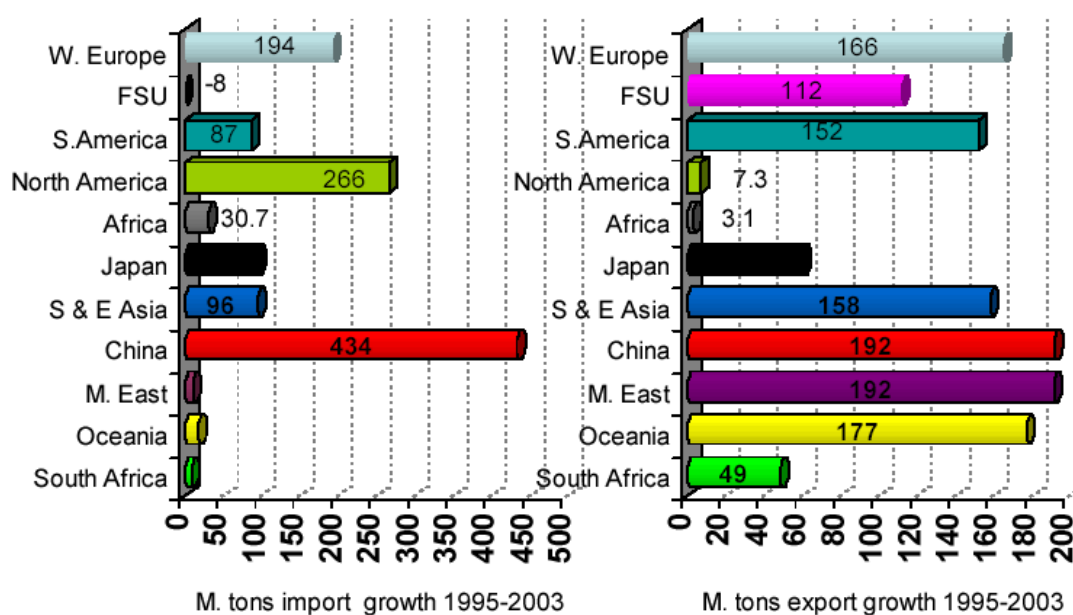


Figura n.º 5 – Comparativo do crescimento das importações e exportações da China entre 1995 e 2003 (Fonte: “China in Transition; Its impact on shipping in the last decade and the next” Professor Dr. Martin Stopford)

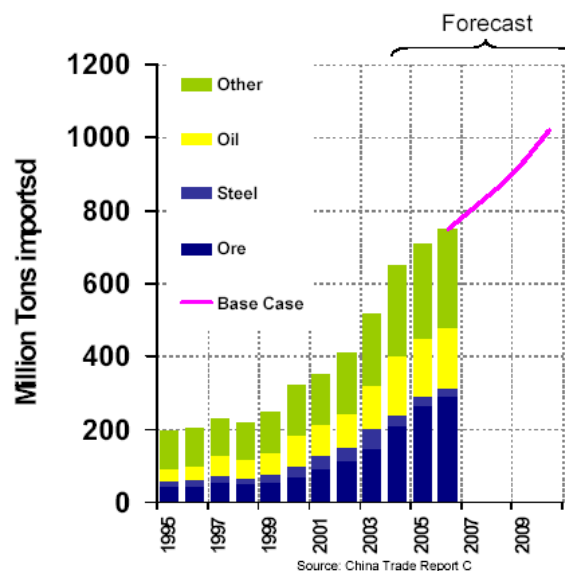
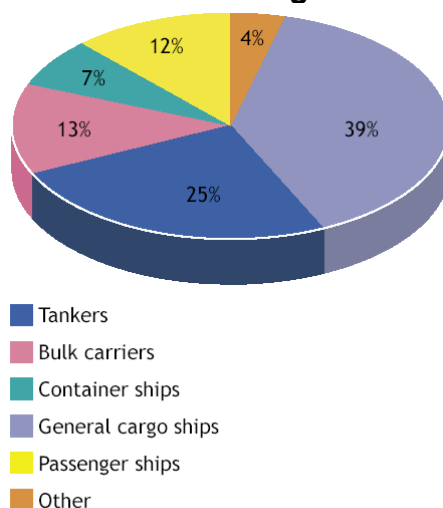


Figura n.º 6 – Previsão das importações de crude, Aço, Minério e outros produtos por parte da China (Fonte: China Trade Report C – publicado no Artigo “China in Transition; Its impact on shipping in the last decade and the next, Professor Dr. Martin Stopford)

ANEXO A - Figuras

Source: Lloyd's Register Fairplay

Figura n.º 7 – Frota mundial por % de tipo de navios em 01JAN05 (Fonte: Lloyd's Register Fairplay - publicado no International Shipping Carrier of World Trade)

<http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtradeflyer.pdf>

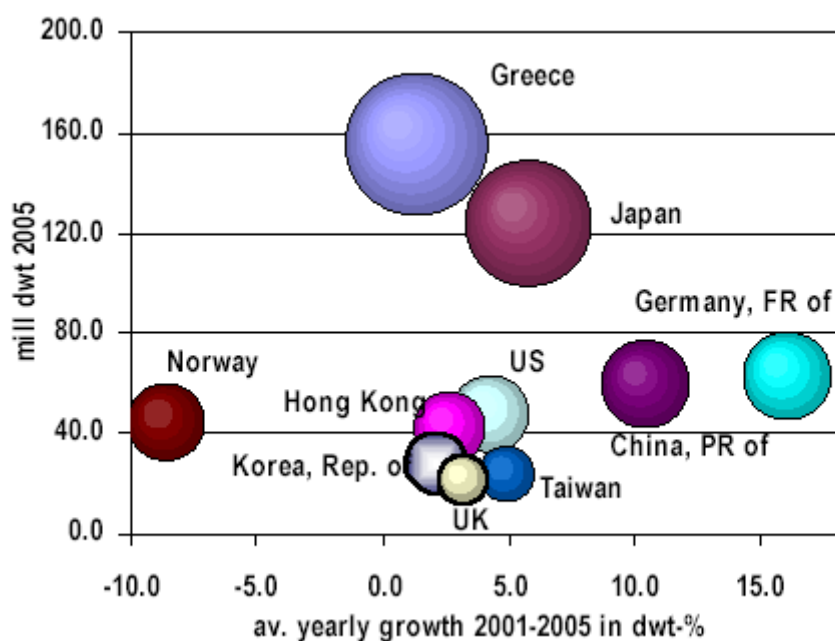
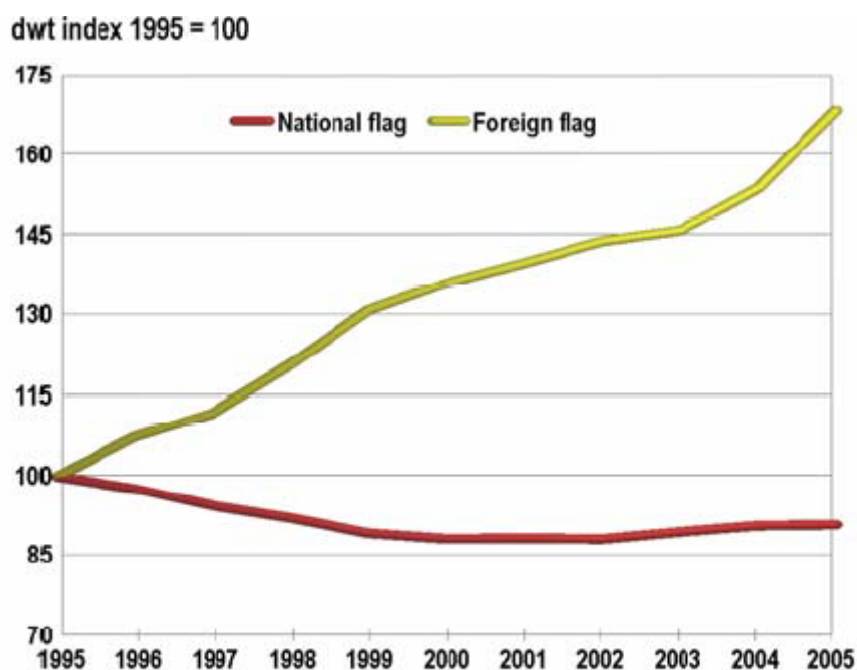


Figura n.º 8 – Controlled fleet of major shipping nations as of July 1st, 2005 (tonnage 2005 and average yearly tonnage growth 2001-2005) (Fonte: ISL Market Analysis 2005 Major shipping countries – SSMR October 2005)

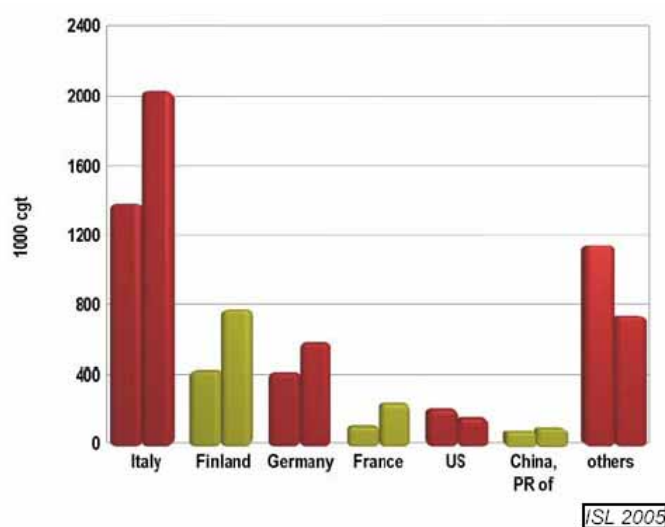
http://www.isl.org/products_services/publications/pdf/COMM_10-2005-short.pdf

ANEXO A - Figuras



ISL 2005

Figura n.º 9 – Frota mercante mundial por bandeira do país ou bandeira de conveniência
(Fonte: ISL Market Analysis 2005 Ownership patterns of the world merchant fleet – SSMR April 2005) http://www.isl.org/products_services/publications/pdf/COMM_4-2005-short.pdf



ISL 2005

Figura n.º 10 – Evolução das encomendas de construção de Paquetes e navios mistos (passageiros+carga) em 01JAN04 e 01JAN05, por país e 1000 cgt (Fonte: World passenger and passenger cargo fleet development / The ISL cruise fleet – SSMR July 2005)

http://www.isl.org/products_services/publications/pdf/COMM_7-2005-short.pdf

ANEXO A - Figuras



Figura n.º 11 – Evolução da carteira de encomendas para mega iates (MY) com mais de 50 metros de comprimento, entre 1999 - 2005 (Fonte: SMM News 1/2005)

http://www.hamburg-messe.de/smm/smm_de/smm_news_2005_1.htm

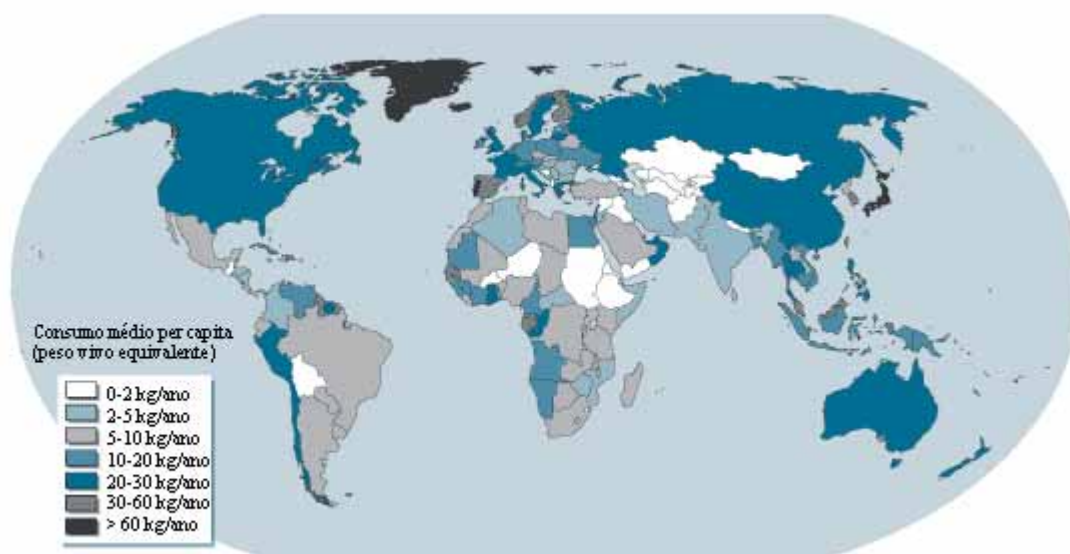


Figura n.º 12 - Utilização *per capita* dos produtos da pesca a nível mundial (adaptado de <http://www.fao.org/>).

<http://ipimar-iniap.ipimar.pt/Valor%20nutricional/site/introducao/sector.htm>

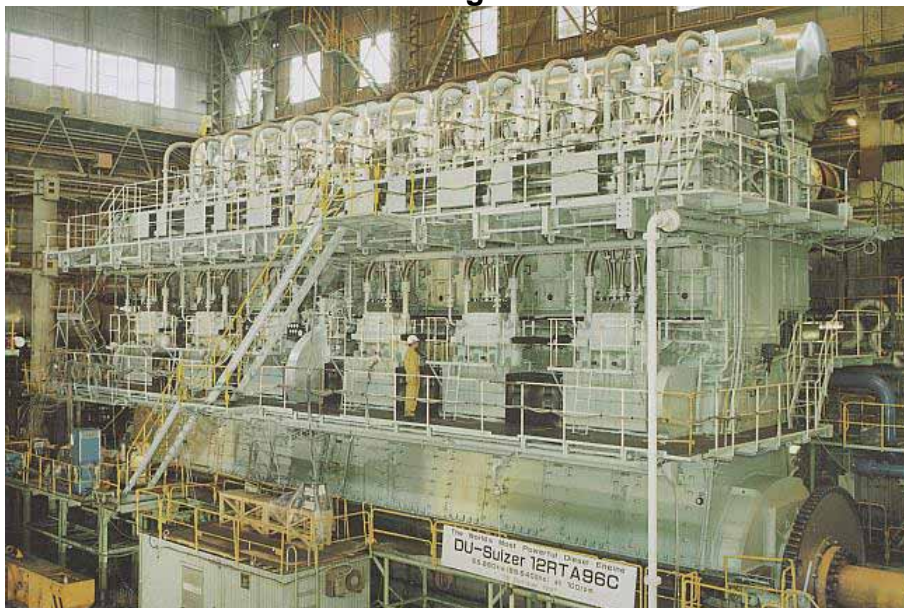
ANEXO A - Figuras

Figura n.º 13 – O maior motor do mundo – Wartsila-Sulzer RTA96-C

<http://www.bath.ac.uk/~ccsshb/12cyl/>

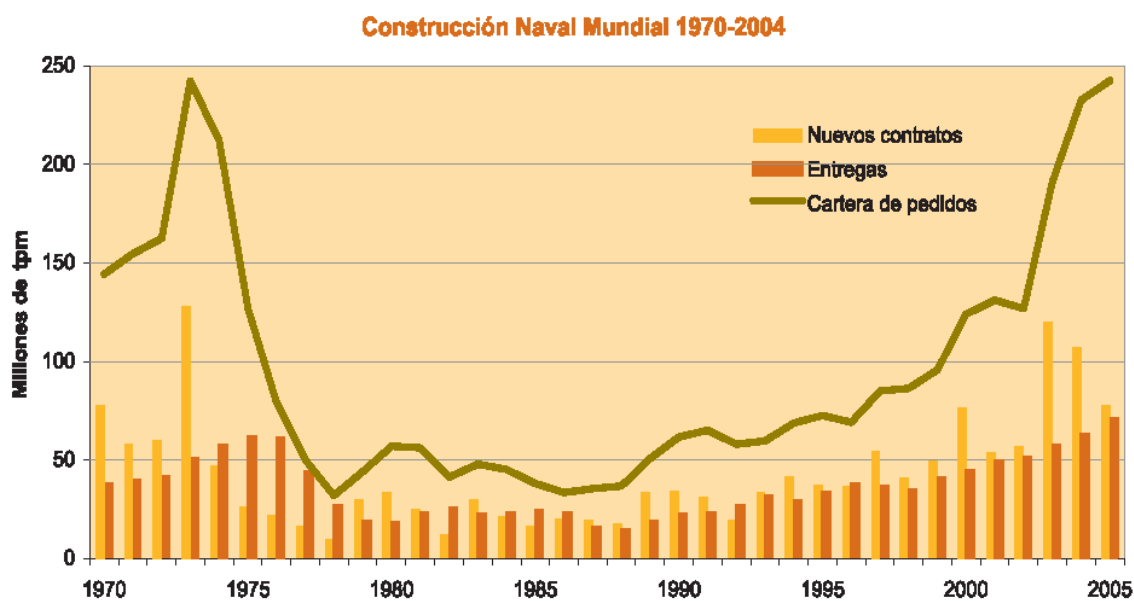
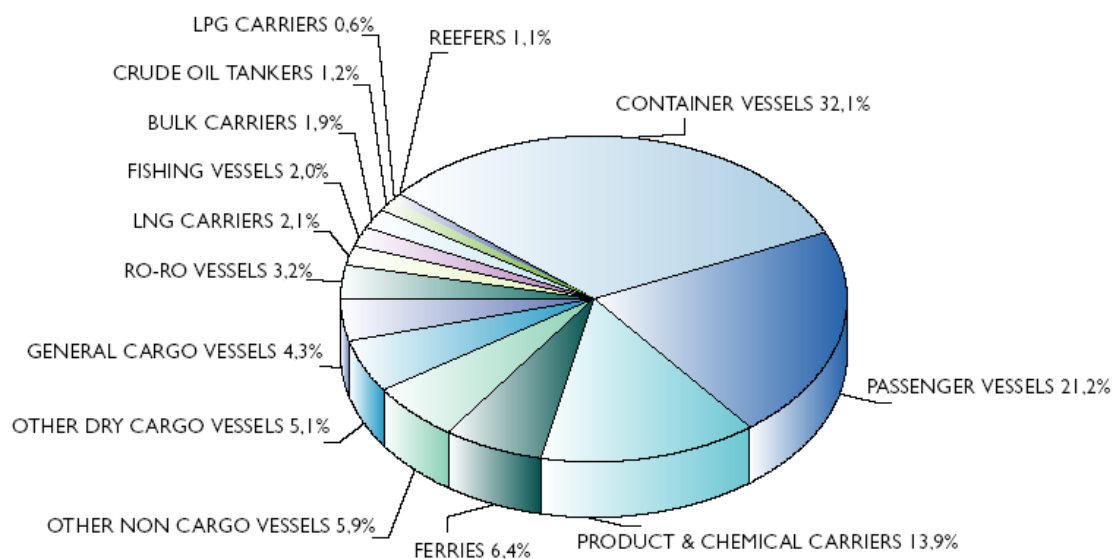


Figura n.º 14 – Evolução da construção naval entre 1970 e 2004 (Fonte: Boletín Informativo de Anave nº 448 - Marzo 2006)

<http://www.anave.es/Vinc%20Recientes/TRIBUNA%20PROF%20marzo%202006.pdf>

ANEXO A - Figuras

Orderbook on 31.12.2004



Source: Lloyd's Register - Fairplay

Figura n.º 15 – Carteira de encomendas dos estaleiros europeus por tipo de navios e referido a 31DEZ04 (Fonte: Community of European Shipyards Associations – CESA Annual Report 2004 – 2005)

http://www.cesa-shipbuilding.org/public_documents_site.phtml?sid=&doctype=pub



Figura n.º 16 – Lisnave – Península da Mitrena – Setúbal

Fonte: <http://www.lisnave.pt/fotos/lisa1.jpg>

ANEXO A - Figuras**Figura n.º 17 – Estaleiros Navais de Viana do Castelo**

Fonte:

http://www.cienciaviva.pt/veraocv/engenharia/eng2004/index.asp?acao=showactivdistrito&id_distrito=18**Figura n.º 18 – Arsenal do Alfeite**

Fonte: Google

ANEXO A - Figuras

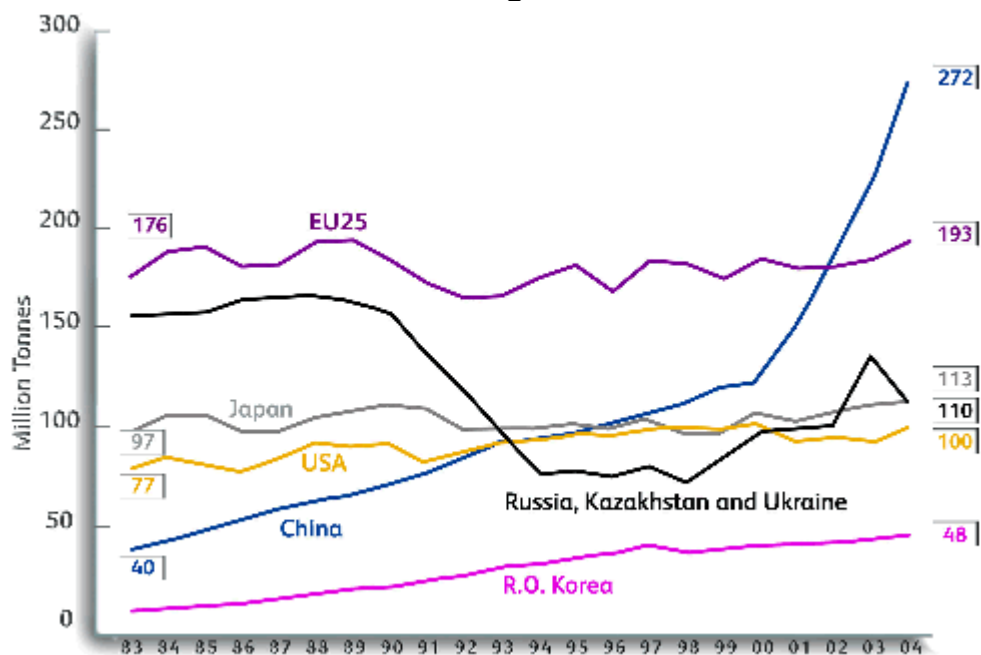


Figura n.º 19 – A produção mundial de aço entre 1983 e 2004

Fonte: UK Steel

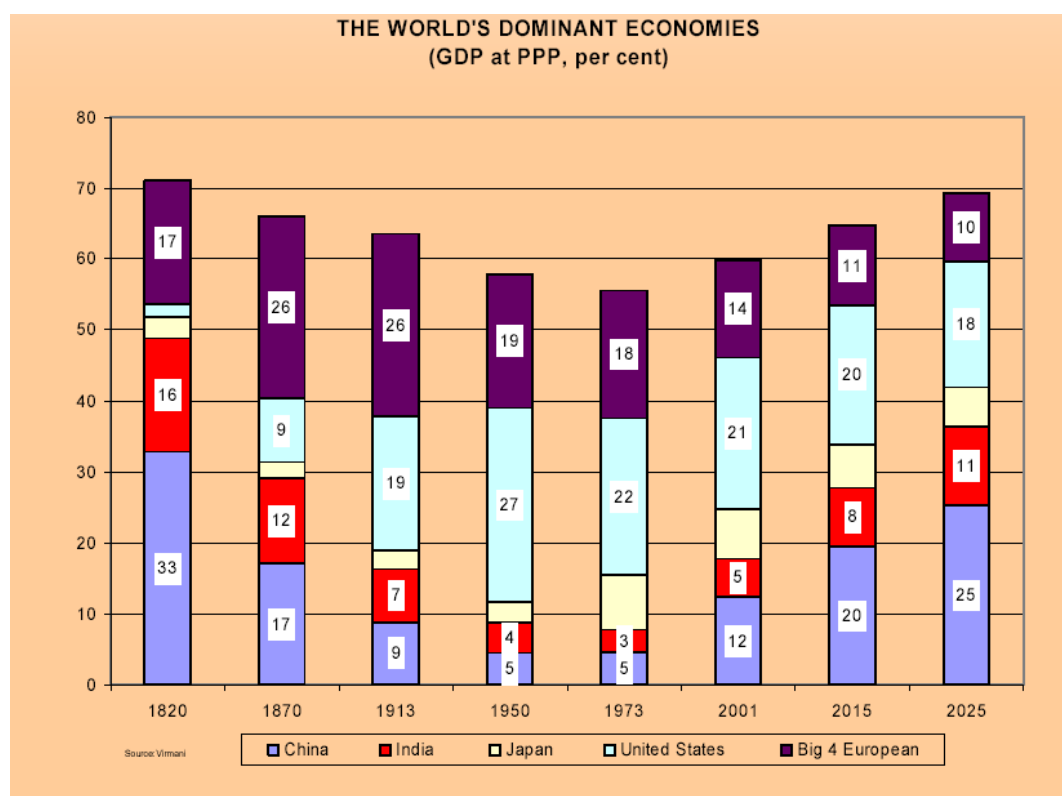
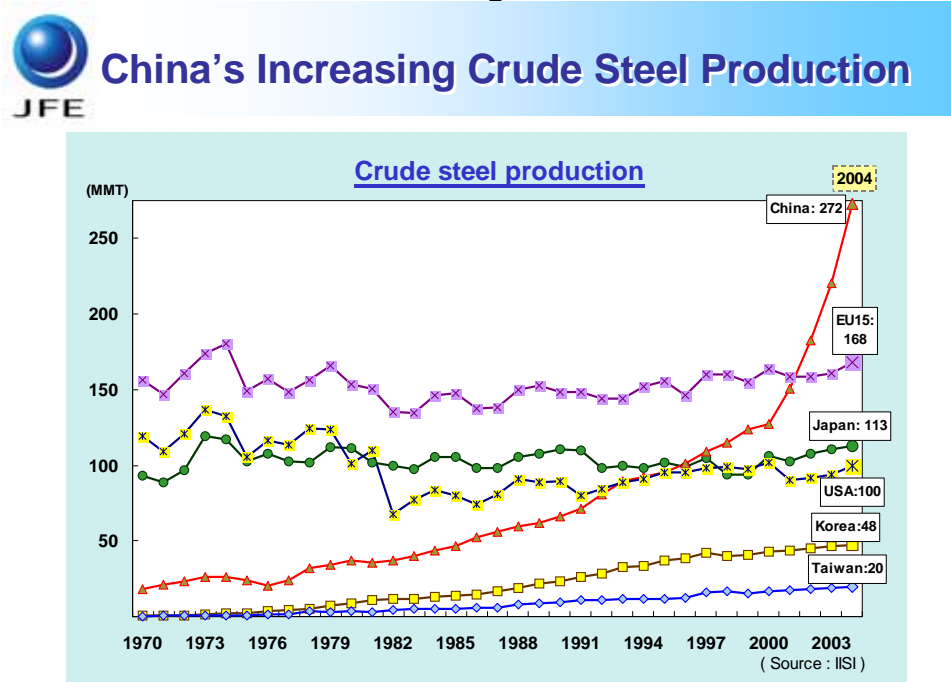
<http://www.uksteel.org.uk/fact2.htm>


Figura n.º 20 – A economias que dominam o mundo.

Fonte: Meeting the Challenge of Globalisation. Martin Wolf, Associate Editor & Chief Economics Commentator, *Financial Times*

<http://www.marshallsociety.com/Marshall%20Society%20February%2009%202006.ppt>

ANEXO A - Figuras



2

Figura n.º 21 – World Crude Steel Production

Fonte: JFE Steel Corporation

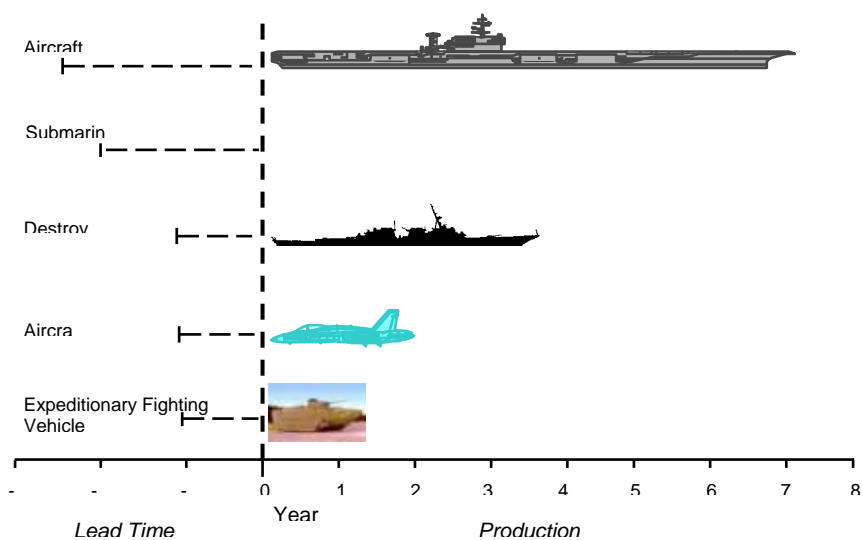
http://www.ilafa.org/paneles46/panel2/hajime_bada.ppt#0


Fig. 21 – Production Time Perspective

Fonte: NAVSEA, The X Factor, SCEA Conference, Los Angeles, CA, June 2004

http://www.sceaonline.net/files/2004confpaper_meth1_The%20X%20Factor%20-%20Harris%20Lanes.ppt

Anexo A - 11

ANEXO A - Figuras

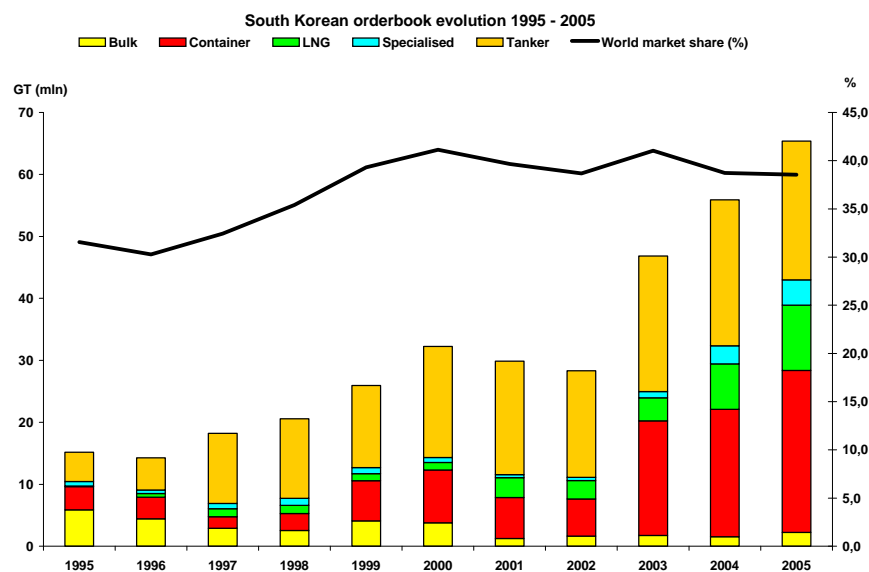


Fig. 22 – Coreia. Evolução da carteira de encomendas entre 1995 e 2005
 Fonte: Jean François Cristau, (BRS), “Shipbuilding Challenges – Prospects”,
http://www.cass.city.ac.uk/media/stories/resources/Jean-Francois_Cristau.ppt

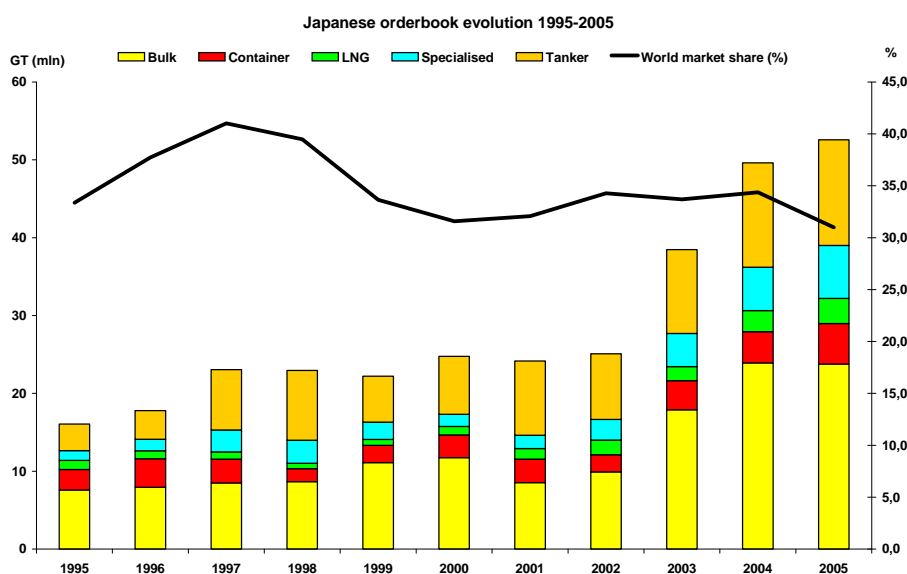


Fig. 23 – Japão. Evolução da carteira de encomendas entre 1995 e 2005
 Fonte: Jean François Cristau, (BRS), “Shipbuilding Challenges – Prospects”,
http://www.cass.city.ac.uk/media/stories/resources/Jean-Francois_Cristau.ppt

ANEXO A - Figuras

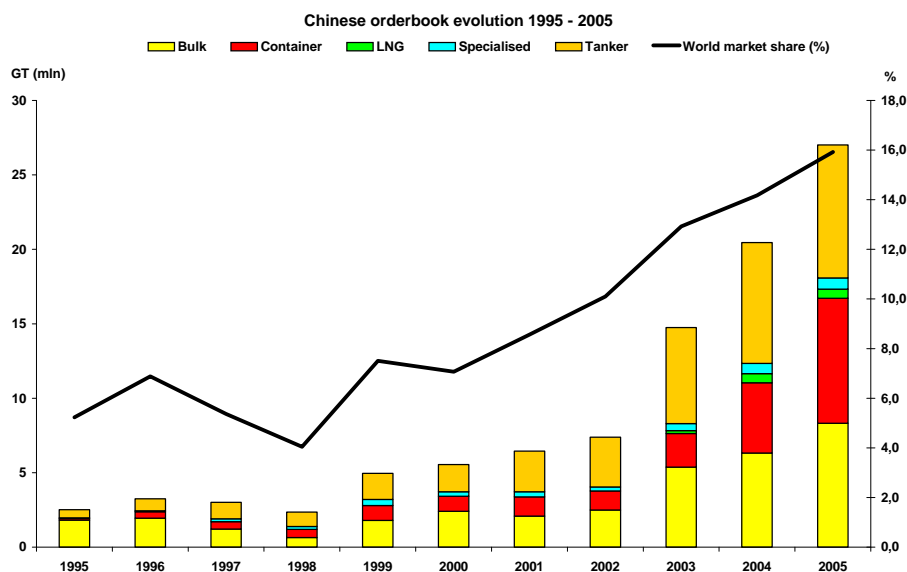


Fig. 24 – China. Evolução da carteira de encomendas entre 1995 e 2005

Fonte: Jean François Cristau, (BRS), “Shipbuilding Challenges – Prospects”,

http://www.cass.city.ac.uk/media/stories/resources/Jean-Francois_Cristau.ppt

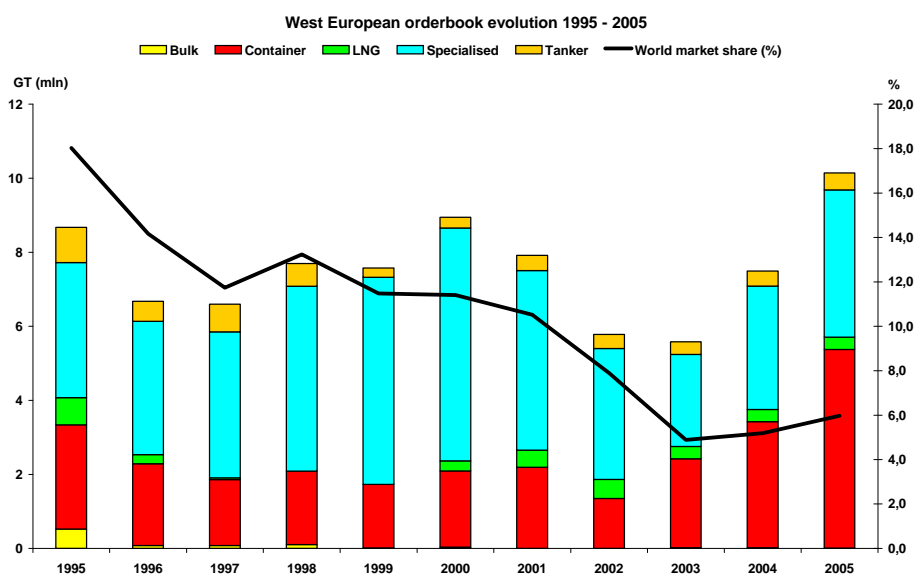


Fig. 25 – West Europe. Evolução da carteira de encomendas entre 1995 e 2005

Fonte: Jean François Cristau, (BRS), “Shipbuilding Challenges – Prospects”,

http://www.cass.city.ac.uk/media/stories/resources/Jean-Francois_Cristau.ppt

ANEXO B**LeaderSHIP 2015****1. Antecedentes**

Com a iniciativa “LeaderSHIP 2015”, o sector europeu da construção naval deu início a um ambicioso programa para garantir a sua prosperidade a longo prazo num mercado em crescimento dinâmico. A iniciativa remonta às conclusões do Conselho de 14 de Maio de 2001, em que o Conselho exortava o sector da construção naval da UE a continuar a melhorar a sua competitividade. O objectivo é melhorar a liderança tecnológica já existente em segmentos seleccionados do mercado, dirigir e proteger a inovação e o saber-fazer, reforçar a focagem sobre o cliente, melhorar a estrutura do sector e avançar de forma decidida para uma produção baseada no conhecimento, tornando os construtores navais e os fornecedores de equipamento marítimo da UE líderes mundiais na sua área até 2015.

Em Março de 2002, o sector apresentou a ideia dessa iniciativa ao Presidente da Comissão, Romano Prodi, que reagiu positivamente e pediu ao Membro da Comissão responsável pelas empresas a elaboração de uma estrutura de trabalho, baseada num plano operacional pormenorizado. Nesse sentido, foi criado um Grupo Consultivo de Alto Nível para a LeaderSHIP 2015, apoiado por grupos de trabalho para oito áreas-chave.

2. Relatório LeaderSHIP 2015

No seu relatório, o Grupo Consultivo de Alto Nível para a LeaderSHIP 2015 fez recomendações concretas nestas oito áreas específicas. Essas recomendações têm agora de ser complementadas com acções orientadas e o necessário forte apoio político de forma a garantir o seu objectivo de dar um contributo optimizado para a competitividade dos sectores em questão.

Através da LeaderSHIP 2015 são levadas em consideração as condições específicas resultantes das características únicas do sector da construção naval.

Resumo do relatório elaborado pela LeaderSHIP 2015 High Level Advisory

Group:

- Manter e continuar a desenvolver uma posição forte em segmentos do mercado seleccionados de valor mais elevado;
- Garantir a liderança mundial na inovação de produtos e processos;
- Desenvolver uma forte orientação para o cliente;
- Continuar a melhorar a estrutura em rede do sector;
- Optimizar os processos de produção e focar cada vez mais a atenção em produtos baseados no conhecimento;

O relatório da LeaderSHIP 2015¹ põe o enfoque em diversas áreas, das quais se realçam as seguintes:

- Os actuais estaleiros navais devem ser considerados como integradores em grande escala num sector de alta tecnologia cujos principais intervenientes são frequentemente PME altamente especializadas, já não sendo instalações de produção de industria pesada;
- Desde os anos setenta a construção e reparação naval europeia perdeu dois terços dos seus estaleiros e o desemprego caiu de 460.000 operários em 1975 para cerca de 100.000 actualmente (400.000 e 85.000 na EU-15);
- Os investimentos estratégicos com apoio estatal na Ásia, em especial através de auxílios à reestruturação, levaram a um desequilíbrio entre a oferta e a procura;
- O investimento na investigação, desenvolvimento e inovação (IDI) é essencial para uma melhor competitividade;
- Eliminação das águas da UE dos navios que esteja abaixo das normas;
- Incentivar os transportes marítimos de qualidade;

¹ - LeaderSHIP 2015 – Definição do futuro do sector europeu da construção e da reparação naval – Competitividade através da excelência – Bruxelas, 21.11.2003 COM(2003) 717 final

- Promoção de um sistema mais transparente, uniforme, eficiente e independente de vistorias técnicas a navios;
- No que concerne à construção naval militar, os estados membros têm que chegar a acordo quanto a um conjunto mínimo de requisitos operacionais comuns e a uma harmonização dos ciclos de encomendas. Estes requisitos mínimos devem basear-se nos objectivos de Petersberg² e nos “Helsinki Headline Goals”³
- Concepções inovadoras de navios, de subsistemas otimizados e de métodos sofisticados de concepção, produção e planeamento.
- Protecção da “propriedade intelectual”, que não é respeitada pela China, entre outros;
- A futura estrutura da indústria de construção naval europeia tem de abranger todas as áreas de actividade, desde a construção de todos os tipos de navios mercantes ou militares até projectos de reparação e reconversão e ao fabrico de sistemas e componentes-chave, pois todas estas actividades estão estreitamente ligadas;
- As instalações economicamente menos eficientes deveriam abandonar o mercado e os investimentos deveriam concentrar-se em segmentos onde possam ser obtidos retornos suficientes;
- Caminhar no sentido da fusão de um certo número de estaleiros navais militares, sob a liderança de um importante produtor de equipamento marítimo;
- O emprego total na construção para a marinha mercante nos países em fase de adesão é cerca de 20% mais elevado que no conjunto da EU-15, ao passo que a produção é apenas ligeiramente superior a um quarto do valor de referencia para a EU-15.

² - The European Rapid Reaction Force is the European Union’s own military capability. It’s intended to be used for what are known as ‘Petersberg Tasks’ which range from peacekeeping to full combat.

³ - Helsinki Headline Goals to create a military capability at the service of a European Security and Defence Policy

ANEXO C**ICEP PORTUGAL – Macroeconomia – Sectores de Futuro em Portugal¹**

Acolhimento e turismo (turismo residencial, turismo associado a valências distintas do sol-praia, como desporto, jogo, cultura, património e eventos; aproveitamento das infra-estruturas turísticas no desporto, em congressos, entre outros); informação e multimédia (entretenimento digital, conteúdos de “e-learning”, “hardware” e “software” para automatização do acesso a serviços, etc.); comunicações e electrónica (atração de empresas pioneiras nos sistemas de comunicação “wireless” de banda larga, enraizamento das empresas multinacionais da electrónica automóvel na concepção e fabrico de equipamentos avançados para a comunicação); saúde e cuidados pessoais (tornar Portugal num dos pólos europeus de concepção e fabrico de consumíveis hospitalares ou para uso pessoal e da produção de componentes e módulos para as multinacionais da engenharia biomédica, entre outros); aeronáutica e automóvel (na aeronáutica, desenvolver actividades de manutenção de aviões, entre outras, e no sector automóvel, consolidar o “cluster” com o objectivo estratégico de atrair um fabricante de veículos com motorização híbrida, estreitar a colaboração com firmas internacionais de engenharia e “design” automóvel, etc.); energias renováveis e hidrogénio (criação de um mercado de grandes dimensões para o fotovoltaico, atrair um fabricante de turbinas para energia eólica que também fabrique motores para aeronáutica, lançar no interior do país complexos de produção de electricidade através de energias renováveis, em associação com a produção de hidrogénio); moda (concentração das actuais actividades têxteis, vestuário e calçado em torno de algumas marcas capazes de estar presentes em mercados exigentes), oceanos (transformar Portugal numa base de apoio sofisticada às empresas petrolíferas que operam na bacia energética da África Ocidental e desenvolver um pólo de concepção e fabrico de equipamentos e módulos para electrónica e robótica submarina);

¹ - <http://www.icep.pt/portugal/economia.asp> (Janeiro de 2006)

ANEXO D**CARACTERIZAÇÃO DOS ESTALEIROS NACIONAIS****1. Lisnave**

- 1.1. A Lisnave está localizada na península da Mitrena em Setúbal, onde concentrou todas as suas actividades a partir de 1999 (**Figura 16**).
- 1.2. A estrutura accionista é a seguinte: NAVIVESSEL¹ – 72,79%; THYSSEN GROUP WERFTEN – 20,00%; ESTADO PORTUGUÊS – 2,97% e OUTROS ACCIONISTAS – 4,24%.
- 1.3. Tem 483 trabalhadores efectivos, embora garanta trabalho a cerca de 2.500 pessoas, através de subcontratação à GESTNAVE – Prestação de Serviços Industriais, SA.
- 1.4. A GESTNAVE é detida maioritariamente pelo Estado Português, foi constituída em 4 de Abril de 1997, no âmbito do processo de reestruturação da indústria naval decidido pelo Governo Português e objecto de um Protocolo de Acordo com o Grupo Mello celebrado em 1 de Abril desse ano. Este protocolo, previsto terminar em 1997, viu o seu fim adiado para 2007, podendo a partir desta data a Lisnave recorrer a outras empresas prestadoras de serviços de reparação naval.
- 1.5. A Lisnave é considerado o melhor estaleiro de reparação naval da Europa para navios acima das 30.000 DWT e um dos três melhores estaleiros do mundo nesta área, tendo em 2005 a sua actividade sido balizada pelos seguintes indicadores²:

¹ - O capital da NAVIVESSEL é detido em partes iguais por José e Nelson Rodrigues, os dois trabalhadores da Lisnave que aceitaram o repto lançado em 2000 por José de Mello – de assegurar os destinos da empresa.

² - José António Rodrigues, “Jornadas de Economia do Mar – Reparação Naval”, Março 2005

- 1.5.1. Contratada a reparação de 123 navios provenientes de 72 armadores de 25 países, nomeadamente, UK, Alemanha, Grécia, Singapura, EUA e Irão;
- 1.5.2. Os trabalhos de reparação naval incidiram sobre navios dos seguintes tipos: paquetes, porta-contentores, Ro-Ro's, navios químicos, navios frigoríficos, cargueiros, navios tanques e navios de transporte de gás (LNG/LPG), entre outros.
- 1.5.3. Os trabalhos de reparação nos navios de transporte de gás obrigaram à aquisição e certificação de novas competências, dado tratar-se de um mercado emergente;
- 1.5.4. Exporta 95% do que produz;
- 1.5.5. Produto 100% nacional em termos de “saber tecnológico” e mão-de-obra qualificada;
- 1.5.6. Facturou em 2004 cerca de 125 M€, tendo a facturação em 2005 superado os 100 M€³.
- 1.6. A Lisnave pretende manter a sua actividade em crescendo, através das seguintes medidas:
 - 1.6.1. Apostar na qualidade e no cumprimento dos prazos de entrega;
 - 1.6.2. Tirar partido das excelentes condições climáticas;
 - 1.6.3. Potenciar a situação geográfica, que se situa na proximidade das rotas mais importantes, nomeadamente, América – Europa, África – Europa e mesmo África – América;
 - 1.6.4. Promover a fidelização dos clientes;
 - 1.6.5. Aproveitar a “não existência” em Portugal de grandes portos de nível europeu (onde os navios entram e saem carregados), e que irão servir em termos logísticos os futuros “Centros Europeus de Distribuição”, para atrair esses navios.
- 1.7. Em termos de concorrência, a grande preocupação da Lisnave é o aparecimento dos estaleiros do leste europeu. Com instalações ao nível das da Mitrena, são altamente competitivos em termos de preço e na qualidade dos seus recursos humanos.

³ - Humberto Bandeira, Relações Públicas da Lisnave, entrevista ao Setúbal na Rede

- 1.8. De acordo com o Diário Económico de 14 de Abril de 2005, e cito *“Uma das empresas nacionais mais emblemáticas, a Lisnave, obteve lucros de 5,8 milhões de euros no ano passado. Esta ‘performance’ deve-se à reestruturação iniciada em 2000 por José e Nelson Rodrigues, os trabalhadores que pegaram na Lisnave após ter sido declarada quase falida pelo Governo de António Guterres. Actualmente, vai reforçar o investimento e contratar mais trabalhadores”*.

2. Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC)

- 2.1. Os ENVC estão localizados em Viana do Castelo, junto à foz do Rio Lima;
- 2.2. É uma Sociedade Anónima de Capitais Públicos;
- 2.3. Tem 900 trabalhadores;
- 2.4. Os ENVC construíram desde 1944 até à data mais de 200 navios de vários tipos: batelões, rebocadores, ferry-boats, navios de pesca, carga a granel, porta-contentores, transportadores de cimento, navios tanques, LPG, transportadores de produtos químicos e vasos de guerra⁴.
- 2.5. Os ENVC têm presentemente em curso as seguintes construções / projectos:
- 2.5.1. Dois (2) Navios de patrulha oceânica (NPO) para a Marinha, em fase de aprestamento e sem data de conclusão;
- 2.5.2. Dois (2) Navios de combate à poluição (NCP) para a Marinha, em fase de projecto;
- 2.5.3. Dois (2) Navios de patrulha oceânica (NPO) para a Marinha, a aguardar financiamento⁵;
- 2.5.4. Seis (6) Navios para transporte de contentores ISO⁶ / carga a granel, com 6.300 tdw, para um armador, sendo que:
- 2.5.4.1. Um (1) na fase de fabricação de blocos / instalação;

⁴ - O último navio de guerra construído pelos ENVC foi a Fragata “Alm. Magalhães Correia”, com entrega à Marinha em 1968.

⁵ - Resolução do Conselho de Ministros n.º 183/2004 de 22DEZ

⁶ - Existem contentores ISO20 (6058x2438x2591 mm) e ISO40 (12190x2430x2590 mm)

- 2.5.4.2. Um (1) na fase de fabricação de blocos;
- 2.5.4.3. Um (1) na fase de corte;
- 2.5.4.4. Três (3) aguardam o início da construção.
- 2.5.5. Um (1) Navio para transporte de contentores ISO com 8.800 tdw para um armador nacional;
- 2.5.6. Cinco (5) Lanchas de Fiscalização Costeiras (LFC) para a Marinha, na fase de anteprojecto / estudos iniciais.
- 2.6. Desconhece-se qual a estratégia do estaleiro em termos futuros, circulando por vezes informação contraditória sobre a sua “eventual” alienação, assunto que foi noticiado durante a campanha para as eleições presidenciais.
- 2.7. Tudo aponta para que os ENVC estejam a ser utilizados para escoamento de encomendas excedentárias por parte de outros estaleiros da Europa, face ao baixo valor da nossa mão-de-obra e ao tipo de navios adjudicados, que envolvem um grau tecnológico baixo.
- 2.8. Grande número das encomendas é proveniente do Estado, seu único accionista, e destina-se à Marinha. Contudo, a redução de verbas para a Defesa e os cortes no investimento, nomeadamente no PIDDAC, podem vir a comprometer a carteira de encomendas dos ENVC.
- 2.9. A despeito do Estado ter assinado com os ENVC a construção do futuro Navio Polivalente Logístico (NAVPOL)⁷, não é crível que na actual situação os ENVC tenham “know-how” para a sua construção, dada a complexidade do mesmo e as diversas etapas que é necessário percorrer até à sua finalização. De acordo com o CMG ECN Rapa Lérias⁸, as fases de construção dum navio de guerra com referência ao denominado “Conceito Renovado de Projecto Naval”, são as seguintes:
 - 2.9.1. Fase 1 – Análise das missões e do Planeamento (âmbito Marinha);

⁷ - Assinado em 16JAN05 o Contrato Base para a sua construção entre o Estado e os ENVC

⁸ - Rapaz Lérias, O Projecto Naval. Anais do Clube Militar Naval,

- 2.9.2. Fase 2 – Avaliação das necessidades da Missão (âmbito Marinha);
- 2.9.3. Fase 3 – Estudos de pré-viabilidade (Projecto conceptual do navio), do âmbito da Marinha;
- 2.9.4. Fase 4 – Estudos de viabilidade (Projecto conceptual do navio);
- 2.9.5. Fase 5 – Definição do Projecto (Projecto Básico do Navio). Esta fase está em curso na Alemanha relativamente ao NAVPOL, estando incluída nas contrapartidas dos submarinos;
- 2.9.6. Fase 6 – Desenvolvimento do projecto (Projecto Detalhado do Navio). A desenvolver pelos ENVC;
- 2.9.7. Fase 7 – Produção (Projecto de Construção do Navio). A desenvolver pelos ENVC.
- 2.10. Também não é conhecida a estratégia do Estado (como único accionista) relativamente aos ENVC, nomeadamente, o dar andamento à “Recommendation 770 on the future of the naval defence industry⁹”.
- 2.11. Dada a sua estrutura accionista, os ENVC não têm parcerias com outros estaleiros de construção naval militar ou fabricantes de sistemas de armas, o que vai tornar extremamente difícil, conciliar e coordenar no tempo disponível todos os aspectos ligados à construção de navios combatentes.
- 2.12. No que concerne à construção dos NPO's, situação que a Marinha tem acompanhado em permanência através da sua Missão de Acompanhamento e Fiscalização (MAF), têm sido patentes algumas fragilidades dos ENVC em determinadas áreas do projecto e da construção, que os ENVC estão a tentar ultrapassar, mas que poderão comprometer o futuro deste estaleiro, face à competitividade, agressividade e qualidade dos estaleiros do leste da Europa, com a Turquia à cabeça.

⁹ - Assembleia da WEU, Document A/1916, The future of the European naval defence industry, 09 NOV 2005

3. Arsenal do Alfeite

- 3.1. Está localizado na Base Naval de Lisboa (BNL), Alfeite, Almada (**Fig. 18**);
- 3.2. É um estabelecimento fabril da Marinha Portuguesa, criado em 1937, através do DL n.º 28.408, de 31 de Dezembro;
- 3.3. De acordo com o parágrafo 5 do artigo 12.º da Lei Orgânica da Marinha (LOMAR)¹⁰, o Arsenal do Alfeite (AA), regulado por legislação própria, é um estabelecimento fabril da Marinha na directa dependência do Superintendente dos Serviços do Material;
- 3.4. Tem cerca de 1.500 trabalhadores;
- 3.5. O AA é o estaleiro preferencial da Marinha, dispõe de capacidade própria em trinta e seis áreas tecnológicas, subcontratando normalmente trabalhos nas áreas tecnológicas de decapagem e pintura, estando em curso um processo de “downgrade” das suas capacidades tecnológicas¹¹.
- 3.6. O AA foi alvo de diversos estudos de reestruturação¹², que nunca se concretizaram, de que resumimos o essencial de cada um:
- 3.7. CORINDE¹³ (Estudo adjudicado à LISCONSULT)
 - 3.7.1. Não há alternativa privada à actividade de reparação naval exercida pelo AA;
 - 3.7.2. Os seus Estatutos têm constrangimentos que afectam a gestão financeira e do pessoal;
 - 3.7.3. Necessita de maior autonomia, para respeitar as regras do mercado e a realidade dos custos;
 - 3.7.4. Preconiza-se a passagem a Sociedade Anónima de capitais públicos;
 - 3.7.5. Limitar a actividade a um núcleo estritamente de interesse estratégico militar, passando o restante da actividade a ser assegurada por estaleiros civis;

¹⁰ - Decreto-Lei n.º 49/93, de 26 de Fevereiro

¹¹ - Jorge Beirão Reis, “A reparação Naval Militar em Portugal”. O Mar Fonte de Desenvolvimento Sustentado, Edições Salamandra, Lisboa, 2002, pp. 507-531

¹² - vj 68

¹³ - Despacho dos Ministros da Defesa Nacional e das Finanças, de 9 de Outubro de 1991, foi criada a Comissão de Reestruturação da Indústria de Defesa (CORINDE)

3.7.6. Criação de condições para a reforma antecipada do pessoal.

3.8. CRACID¹⁴

3.8.1. O AA tem que adaptar o seu orçamento, ao orçamento cada vez mais exíguo da Marinha;

3.8.2. A situação económica e financeira está estabilizada e equilibrada;

3.8.3. Necessidade de recuperar património, que é do Estado;

3.8.4. O AA continua a deter uma elevada capacidade tecnológica, tem contribuído de forma positiva para manter a operacionalidade dos navios da Marinha e que a sua actividade é absolutamente necessária à Marinha, não existindo alternativa no mercado de reparação naval nacional;

3.8.5. São apresentados 3 cenários quanto ao futuro do AA:

- Manter a actual estrutura e dependência;
- Manter na Marinha a componente “Armas e Electrónica”, concessionando o restante a um operador;
- Passar a Sociedade Anónima de capitais maioritariamente ou exclusivamente públicos.

3.9. BPI¹⁵ (Estudo adjudicado ao BPI de NOV00 a ABR01)

3.9.1. O AA não é gerido por princípios empresariais nem tem acesso a instrumentos e procedimentos empresariais, nomeadamente, no quadro de pessoal, e necessita acesso a outros estaleiros por falta de estruturas próprias;

3.9.2. Sobrecustos de funcionamento (pessoal e infra-estruturas), défice económico estrutural e situação financeira desequilibrada;

3.9.3. A manutenção da actual situação implicará a necessidade de fundos adicionais no valor de 5,3 milhões de contos. Os investimentos previstos não têm cobertura orçamental, podendo o AA paralisar a curto prazo;

¹⁴ - Criada por despacho conjunto dos Ministros da defesa Nacional, das Finanças e da Economia (publicado em 31-12-96), CRACID – Comissão de Reestruturação das Actividades Industriais de Defesa.

¹⁵ - Pelo Despacho n.º 173/MDN/2000, de 25 de Setembro, o Ministro da Defesa Nacional determinou que a EMPORDEF apresentasse um estudo sobre a necessidade de modernizar, reestruturar e redimensionar o AA..

- 3.9.4. São apresentadas as seguintes linhas de acção para a reestruturação do AA:
- 3.9.5. Manter a actividade de reparação naval e participar na renovação da frota da marinha;
- 3.9.6. Integração com outros estaleiros nacionais, no que concerne ao reequipamento da Marinha;
- 3.9.7. Redução imediata de 400 trabalhadores nas áreas não produtivas, política de “outsourcing” para actividades não relacionadas com a função arsenal, desmobilização de diversas áreas tecnológicas acessórias à função arsenal e sua subcontratação, utilização de infra-estruturas da Rocha, Viana ou Mitrena.
- 3.10. O AA mantém um Centro de Formação, tendo estabelecido protocolos com o Instituto de Emprego e Formação Profissional, ministra formação académica (7.º ao 12.º ano de escolaridade) e formação profissional;
- 3.11. De acordo com o actual Administrador, Almirante Gonçalves de Brito, em entrevista ao Jornal “Setúbal na Rede”¹⁶:
 - 3.11.1. *“Do ponto de vista estritamente financeiro pode dizer-se que gozamos de boa saúde...”*;
 - 3.11.2. *“O problema que se põe na indústria de reparação naval é a permanente necessidade de actualização tecnológica, e nesse ponto temos algumas dificuldades”*;
 - 3.11.3. *“O que nos falta é a capacidade financeira para colocar esta organização industrial a par das inovações tecnológicas”*;
 - 3.11.4. *“O reflexo (das carências tecnológicas) não se verifica na qualidade mas nos custos e nos prazos”*;
 - 3.11.5. *“O Arsenal pode ser visto apenas na perspectiva militar ou com uma actividade mais alargada ao exterior e existem discussões sobre qual deve ser a sua dimensão”*;

¹⁶ - Setúbal na Rede, Entrevista ao Almirante Gonçalves de Brito conduzida pelos jornalistas Pedro Brinca e Paula Pinto em 02FEV04.

<http://www.setubalnarede.pt/content/index.php?action=articlesDetailFo&rec=529>

- 3.11.6. *“É possível fazer o mesmo trabalho com menos pessoal”;*
- 3.11.7. *“Temos 1600 pessoas, mas pensamos que com uma redução selectiva de duas centenas, atingiremos o número adequado para o Arsenal do futuro”;*
- 3.11.8. *“Nós poderíamos apresentarmo-nos como uma mais valia industrial no porto de Lisboa”;*
- 3.12. O AA é ainda um estaleiro certificado pela Marinha Francesa na reparação de submarinos da classe “Albacora”, o que o obrigou a encetar programas de certificação e de melhoria da qualidade;
- 3.13. Dispõe de laboratórios de metrologia certificados pelo ISQ, produzindo algum trabalho na área civil;
- 3.14. O AA dispõe de valências únicas na componente “armas e electrónica”, algumas delas obtidas na aquisição dos navios e dos respectivos sistemas, não passíveis de alienação, sem pôr em risco a operacionalidade das nossas Unidades Navais;
- 3.15. O AA dispõe ainda de capacidade para projectar e construir autonomamente navios até ao nível de patrulha, tendo projectado e construído nos últimos anos, quatro¹⁷ lanchas em alumínio da classe “Centaur”, cinco¹⁸ lanchas em PRFV da classe “Argos”, duas lanchas de 16,5 metros em alumínio para a DGAM e efectuado a conversão do navio D. Carlos I em navio hidrográfico, actualmente empenhado nos estudos conducentes ao alargamento da plataforma continental.
- 3.16. O AA é indispensável na manutenção da próxima geração de submarinos em construção na Alemanha, área em que detém experiência consolidada e tradição de qualidade.
4. Para finalizar, relembro as palavras do Almirante Pais Loureiro relativamente ao Arsenal do Alfeite¹⁹, *“À Marinha interessa a manutenção da capacidade nacional de construção, mas acima de tudo a de reparação naval, com relevo para o porto de Lisboa, por razões óbvias. Por isso, é vital*

¹⁷ - duas sub-adjudicadas aos Estaleiros Navais da Figueira da Foz

¹⁸ - alguns cascos sub-adjudicados à CONAFI de Vila Real de Sto António

¹⁹ - Pais Loureiro, cmg, “A Logística de Produção e de consumo na Marinha. Dependência externa” – Construção e Reparação Naval em Portugal, EMD 17. 02ABR04, p.12

manter, embora reestruturando, o Arsenal do Alfeite e complementá-lo com os meios da NAVALROCHA²⁰, com relevo para a capacidade disponível de ali poderem ser docados os navios que, dimensionalmente, excedam a capacidade das infraestruturas do AA”.

²⁰ - Empresa participada pela EMPORDEF, herdeira das infraestruturas no antigo estaleiro da Lisnave – Rocha do Conde d’Óbidos.

ANEXO E – Programas de Governo**XII Governo – Dr. Cavaco Silva – 1991 a 1995**

O termo globalização é apenas referido uma vez no capítulo da política económica e aplicado aos mercados internacionais. Não são referidas medidas específicas para fazer face à globalização. No capítulo da agricultura, pescas ou transportes, não são referidas quaisquer medidas de apoio à reparação ou construção naval em geral, ou medidas de apoio aos estaleiros nacionais.

XIII Governo – Eng. António Guterres – 1995 a 1999

O termo globalização é referido quatro vezes no texto do Programa de Governo, nomeadamente:

- Uma nova concepção de desenvolvimento do território;
- Política externa – Adaptação da actividade externa às crescentes tendências para a “globalização dos mercados”;
- Indústria, energia, comércio e turismo – acompanhar activamente a globalização;
- No capítulo referente ao Ambiente.

Não são referidas medidas com vista à modernização da frota nacional, quer pesqueira quer de comércio, nem medidas dirigidas especificamente aos estaleiros de construção ou de reparação naval.

XIV Governo – Eng. António Guterres – 1999 a 2002

O termo globalização é referido oito vezes no texto do Programa de Governo, programa nitidamente virado para as políticas sociais e com uma estratégia pouco virada para fazer frente ao fenómeno da globalização.

A palavra globalização aparece associada aos seguintes capítulos/áreas:

- Introdução – assumir os desafios da globalização;
- Nas políticas micro-económicas;
- Na qualidade das infra-estruturas;
- Na internacionalização das empresas;

- No novo contrato entre o Estado e o Mundo;
- No papel regulador do Estado;
- Nas privatizações;
- na Defesa como elemento estruturante da identidade nacional e da afirmação de Portugal no mundo.

Não são referidas quaisquer medidas de incentivo aos estaleiros nacionais de reparação e construção naval, ou medidas de incentivo à renovação da frota de pescas ou de incentivos à marinha mercante nacional.

XV Governo – Dr. Durão Barroso – 2002 a 2004

O termo globalização é referido sete vezes nos seguintes contextos:

- Na Introdução, a propósito da necessidade de promover um sério investimento na qualificação dos portugueses;
- No capítulo da Defesa Nacional, a propósito da participação de Portugal nas organizações internacionais;
- No Capítulo referente à defesa da língua e cultura portuguesa;
- É ainda referido nos Capítulos que abordam a Indústria, Comércio e Serviços, a Educação, as Ciências e Ensino Superior e finalmente no Capítulo relativo ao Trabalho e Formação.
- No Capítulo II – Sanear as Finanças Públicas. Desenvolver a Economia, é referido no parágrafo 7. Pescas: A necessidade de renovação e reestruturação da frota de pesca com os apoios previstos; A modernização da frota, privilegiando a redução dos custos, a melhoria das condições de habitabilidade e de conservação e estiva do pescado a bordo;

Não são mencionadas medidas de apoio, quer à marinha mercante, quer os estaleiros nacionais de construção e reparação naval.

XVI Governo – Dr. Santana Lopes – 2004 a 2005

O termo globalização é referido seis vezes nos seguintes contextos:

- No Capítulo referente à Defesa Nacional, à Política Externa, à defesa da língua e cultura portuguesa, à Indústria, Comércio e Serviços, à Educação, e por fim, à Ciência e Inovação.

- É referida a necessidade de dar prioridade à revitalização, recuperação, modernização e internacionalização das capacidades industriais de Portugal no sector da Construção Naval, articulando com uma política de estaleiros com especial atenção para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC) e para o potencial económico que deriva da Lei de Programação Militar (LPM), dos planos de modernização da Marinha e, ainda, o aproveitamento coerente das demais capacidades industriais existentes em Portugal neste sector;
- É referida a aposta no desenvolvimento das auto-estradas marítimas do Atlântico e no Transporte Marítimo de Curta Distância (TMCD), com o objectivo de operar uma transferência modal da rodovia para o transporte marítimo, de forma a corresponder às preocupações ambientais, e potenciar os recursos naturais e geo-estratégicos do País;
- É ainda mencionado o desenvolvimento de uma política de apoio à internacionalização e à modernização das empresas de navegação nacionais.

XVII Governo – Eng. José Sócrates – 2005 a

A palavra globalização é utilizada seis vezes e associada às seguintes capítulos/temas:

- Uma estratégia mobilizadora para mudar Portugal;
- Políticas de apoio ao desenvolvimento competitivo das PME's;
- Pescas;
- Política de Segurança;
- A internacionalização da economia Portuguesa e um novo quadro de Segurança Internacional.

O programa de governo refere ainda¹ no Capítulo III – as seguintes políticas para a náutica de recreio, Marinha de Comércio e reparação e construção naval:

¹ - Programa do XVII Governo - Capítulo III – Qualidade de Vida e Desenvolvimento Sustentável – III – Cinco Áreas Decisivas para um Desenvolvimento Sustentável – 5 – Mar e Pescas, pp 117 - 120

- Aumentar a oferta de portos de recreio, promovendo uma dinamização da própria náutica de recreio e dos desportistas náuticos;
- Redinamizar a Marinha de Comércio, captando investimento nacional e estrangeiro que faça do armamento nacional um ponto forte, aproveitando a política de auxílios de Estado da União Europeia;
- Garantir a defesa do armamento nacional a nível comunitário, designadamente, ao nível da cabotagem marítima;
- Promover a construção e operação do sistema controlo do tráfego marítimo costeiro, aumentando a segurança da navegação e a própria segurança marítima, tendo em conta as responsabilidades acrescidas pela sede em Lisboa da Agencia Europeia de Segurança Marítima;
- Redinamizar a indústria de construção e de reparação naval, através de parcerias em projectos públicos e privados com os estaleiros nacionais, captando os incentivos comunitários ao nível da I&D.

1.1.O Plano Tecnológico

Cumulativamente, o actual governo lançou o Programa Tecnológico², apresentado pelo 1.º Ministro em 24NOV05, onde a tónica é posta no “conhecimento, tecnologia e informação”. Nos documentos produzidos pelas Unidades de Coordenação do Plano Tecnológico, as questões ligadas ao mar são abordadas nos seguintes documentos:

- Clusters e sectores – Documento de Trabalho n.º 3³;
- Transportes e Logística – Documento de Trabalho n.º 11⁴;
- Grandes Projectos de Investimento – Documento de Trabalho n.º 14⁵. Neste documento é abordada a questão das contrapartidas

² - http://www.portugal.gov.pt/NR/rdonlyres/EC06E553-5FD9-4355-A5AC-E8AB208533DC/0/Plano_Tecnologico.pdf

³ - http://www.portugal.gov.pt/NR/rdonlyres/244293DB-C805-4608-80AF-5AEB8580EC61/0/UCPT_3.pdf

⁴ - http://www.portugal.gov.pt/NR/rdonlyres/E744F2B0-4F78-4A17-B3A7-B2571F7E5734/0/UCTP_11.pdf

ligadas aos projectos de aquisição dos novos submarinos e dos aviões P3 ORION e definidas as respectivas áreas estratégicas;

1.2. Outros estudos

Através de uma análise do Departamento de Prospectiva e Planeamento (DPP) do Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional⁶ citado pelo ICEP Portugal (JAN06) (Instituto das Empresas para os Mercados Externos), foram identificadas as forças motrizes de mudança na economia mundial que têm interacção num grupo de actividades promissoras em Portugal, das quais se realça, por ter eventual ligação ao presente estudo, a dos oceanos, e cujo desenvolvimento se junta em **Anexo C**.

⁵ - http://www.portugal.gov.pt/NR/rdonlyres/49C9FC8A-0BD9-4D14-945A-09DB0675C23D/0/UCTP_14.pdf

⁶ - <http://www.icep.pt/portugal/economia.asp>

ANEXO F**Custo do Transporte por mar de mercadorias tipo**

The low costs of maritime transport
Due to continuous improvements in technology and efficiency maritime transport costs are very competitive.

- The typical cost to a consumer in the United States of transporting crude oil from the Middle East, in terms of the purchase price of gasoline at the pump, is about half a US cent per litre.
- The typical cost of transporting a tonne of iron ore from Australia to Europe by sea is about US \$12.
- The typical cost of transporting a 20 foot container from Asia to Europe carrying over 20 tonnes of cargo is about the same as the economy airfare for a single passenger on the same journey.

Typical Ocean Freight Costs (Asia-US or Asia-Europe)

	Unit	Typical Shelf Price	Shipping Costs
TV Set 	1 unit	\$700.00	\$10.00
DVD/CD Player 	1 unit	\$200.00	\$1.50
Vacuum Cleaner 	1 unit	\$150.00	\$1.00
Scotch Whisky 	Bottle	\$50.00	\$0.15
Coffee 	1 kg	\$15.00	\$0.15
Biscuits 	Tin	\$3.00	\$0.05
Beer 	Can	\$1.00	\$0.01

<http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtradeflyer.pdf>

Anexo F - 1

BIBLIOGRAFIA

1. **AIM**, Associação das Indústrias Marítimas, <http://www.aim.pt/>
2. **ANAVE**, Marina Mercante y Transporte Marítimo 2004 – 2005, <http://www.anave.es/Vinc%20Recientes/MMTM-05.pdf>
3. **AWES** – Association of European Shipbuilders and Shiprepairs, <http://www.awes-shipbuilding.org/index.phtml>
4. **Banaszak**, Sara, Analista sénior da PFC Energy. “*Fornecimento de gás natural aos mercados que dele carecem*”, Perspectivas Económicas, Desafios à Segurança Energética, Revista Electrónica do Departamento de Estado dos EUA Vol. 9, No 2, Maio de 2004 <http://usinfo.state.gov/journals/ites/0504/ijep/toc.htm>
5. **Bandeira**, Humberto, Relações Públicas da Lisnave, entrevista ao Setúbal na Setúbal na Rede, <http://www.setubalnarede.pt/content/index.php?action=articlesDetailFo&rec=5951>
6. **Barboza**, Tiudorico Leite, Contra-Almirante, “*O actual cenário da construção naval civil e militar no mundo, incluindo o subcenário brasileiro*”, http://www.mar.mil.br/emgepron/cenario_construcao_naval.pdf
7. **Brito**, Gonçalves de, Alm, entrevista ao Almirante Gonçalves de Brito conduzida pelos jornalistas Pedro Brinca e Paula Pinto em 02FEV04 e publicada no jornal online setúbal na rede. <http://www.setubalnarede.pt/content/index.php?action=articlesDetailFo&rec=529>
8. **Bureau of Economic Analysis** – EUA, www.bea.gov

9. **Caeiro**, António Ramalho, “*A actividade de reparação na Lisnave, que perspectivas*”. pp. 533-543
10. **CESA**, “*World Market, Annual Report 2004-2005*”, p. 7, http://www.cesa-shipbuilding.org/public_documents_site.phtml?sid=&doctype=pub
11. **CESA**, “*Annual Report 2004-2005*”, p. 5 - http://www.cesa-shipbuilding.org/public_documents_site.phtml?sid=&doctype=pub
12. **Comissão Estratégica dos Oceanos**, “*Análises e Propostas*”, Relatório, Parte II, http://www.eurocean.org/files/RelatorioCEO_Parte_II.pdf
13. **Comissão Europeia**, http://europa.eu.int/comm/index_en.htm
14. **Cristau**, Jean François, (BRS), “*Shipbuilding Challenges – Prospects*”, 7 December 2005, http://www.cass.city.ac.uk/media/stories/resources/Jean-Francois_Cristau.ppt
15. **Direcção Geral das Pescas e Agricultura**, “*Indicadores sócio-económicos*”, <http://www.dg-pescas.pt/mercados/indicadores.pdf>
16. **Direcção-Geral de Estudos e Previsão**, *Ministério das Finanças*, www.dgep.pt
17. **EUROSTAT**, “*Fisheries statistics. EU25 fishery production fell by 17% between 1995 and 2002. An increasing share of aquaculture*”, EUROSTAT News Release, 5/2005, 11 January 2005, Eurostat, Press Office, http://epp.eurostat.cec.eu.int/pls/portal/docs/PAGE/PGP_PRD_CAT_PREREL/PGE_CAT_PREREL_YEAR_2005/PGE_CAT_PREREL_YEAR_2005_MONTH_01/5-11012005-EN-AP.PDF
18. **Fearnleys Consultants AS**, “*The Shipbuilding Market*”, SNAME LAUNCH, Houston, 14th February 2006, <http://www.sname.org/sections/texas/Meetings/Presentations/Newbuilding%20Market%20SNAME%20Feb%202006.pdf>

19. **Fearnleys Monthly Report**, “*Panorama de la Actividade Naviera durante 2005*”, Citado no “Boletim Informativo de ANAVE” n.º 448, Marzo 2006,
<http://www.anave.es/Vinc%20Recientes/TRIBUNA%20PROF%20marzo%202006.pdf>
20. **Friedman**, Thomas L., “*O Mundo é Plano – Uma História Breve do Século XX*”, Actual Editora, Lisboa, 2005
21. **Fundação Calouste Gulbenkian**, “*Globalização, Desenvolvimento e Equidade*”, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2000
22. **Giddens**, Anthony, “*O mundo na era da globalização*”, Editorial Presença, Lisboa, 2000
23. **Huanxin**, Zhao, “*Farms to provide 70 per cent of fish*”, CHINA.daily, 2005-12-28, http://www.chinadaily.com.cn/english/doc/2005-12/28/content_507300.htm
24. **IMO**, International Maritime Organization, “*Annex I of MARPOL 73/78*”, <http://www.imo.org/home.asp>
25. **INE**, Instituto Nacional de Estatística, www.ine.pt
26. **JFE Steel Corporation**, “*Recent Developments in the Asian Steel Market*”, http://www.ilafa.org/paneles46/panel2/hajime_bada.ppt#0
27. **Kejun**, Li, “*China, a Development Shipbuilding Country*”, Chairman & President China Classification Society, 24 May 2005, Copenhagen, http://www.bimco.dk/upload/li_kejun.ppt
28. **Lérias**, Rui Rapaz, cmg, “*Crónica de Arquitectura Naval*”. Anais do Clube Militar Naval, Vol. 135, Jan-Mar. Lisboa. 2005
29. **Lopes**, Ernâni, Prof., “*Hypercluster do Mar*”, Revista dos oficiais da Reserva Naval, Março 2005,
<http://www.reservanaval.pt/upload/files/20057212218410.Revista.pdf>
30. **Madeira**, Humberto, relações públicas da Lisnave, entrevista ao Setúbal na Rede, 31MAR06

<http://www.setubalnarede.pt/content/index.php?action=articlesDetailFo&rec=5951>

31. **MARE**, “*Programa para o Desenvolvimento Sustentável do Sector da Pesca*”, <http://www.ifadap.min-agricultura.pt/ifadap/incentivos/mare/mainMARE.html>
32. **Matias**, Vieira, Alm – “*O Mar um oceano de oportunidades para Portugal*”, *Cadernos Navais* Nº 13, Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia, Edições Culturais da Marinha, LISBOA, Abril – Junho 2005, <http://www.marinha.pt/NR/rdonlyres/38E34C39-2810-405A-9757-D6F68DDDC394/1950/CadernosNavais13.pdf>
33. **Mittelman**, James H, “*Globalization, Critical Reflexions*”, Lynne Rienner Publishers, Inc, Colorado, 1997
34. **Modelski**, George, The Evolucionary World Politics Homepage, “*Portuguese Seapower and the evolution of global politics*”, Palestra proferida na Academia de Marinha, 15 de Outubro de 1996, <http://faculty.washington.edu/modelski/MARINHA.html>
35. **OCDE**, importações e exportações da china
http://www.oecd.org/document/8/0,2340,en_2649_201185_35833096_1_1_1_1,00.html
36. **OCDE**, www.oecd.org
37. **Porter**, Cho &, “*Competition in Global Industries*”, Harvard Business School Press, December 1986, p.559.
38. **Programa do XVII Governo**. “*5. Mar e Pescas*”, p.p. 117 – 120.
”http://www.portugal.gov.pt/NR/rdonlyres/68AB21ED-BE1F-4E2F-BDB3-72900C50C14D/0/ProgramaGovernoXVII.doc#_Toc98849431
39. **Programa Relativo à Aquisição de Navios Destinados à Marinha Portuguesa**, PRAN, *Resolução do Conselho de Ministros* n.º 183/2004 de 22DEZ,
http://www.portugal.gov.pt/Portal/PT/Governos/Governos_Constitucio

nais/GC16/Ministerios/MDNAM/Comunicacao/Outros_Documentos/20041222_MEDNAM_Doc_PRAN.htm

40. **Reis**, Jorge Beirão, Alm, “*A reparação Naval Militar em Portugal*”. O Mar Fonte de Desenvolvimento Sustentado, Edições Salamandra, Lisboa, 2002, pp. 507-531
41. **Ribeiro, José Félix**, economista, “*Portugal e a Globalização*” Cadernos de Economia, JAN/MAR 2004,
http://www.cadernoseconomia.com.pt/ce66/jose_felix_ribeiro.pdf
42. **Rodrigues**, José António, “*Jornadas de Economia do Mar – Reparação Naval*”, Março 2005,
<http://www.reservanaval.pt/upload/files/20057161839310.Reparação%20Naval%20-%20Engº%20Jose%20Antonio%20Rodrigues.pdf>
43. **Santos**, Boaventura de Sousa, “*Por uma concepção Multicultural de Direitos Humanos*”,
http://www.dhnet.org.br/direitos/militantes/boaventura/boaventura_dh.htm
44. **Scott**, Richard, “*UK shipbuilders await strategy*”, Jane’s Defence Weekly, Headlines, 4DEZ05
45. **Spanger**, Frederico, Presidente da Comissão executiva da Lisnave, entrevista conduzida pelos jornalistas Pedro Brinca e Paula Pinto em 17JAN05 e publicada no jornal online “Setúbal na rede”,
<http://www.setubalnarede.pt/content/index.php?action=articlesDetailFo&rec=536>
46. **Stopford**, Martin, “*China in transition; Its Impact on shipping in this decade and the next*”, China, Marintec, Shangai, 07 Dezembro 2005,
<http://85.92.194.89/freestuff/freestuff.asp>
47. **Stopford**, Martin, “*Shipping Markets Forecastings*”, Maritime Cyprus, 28 Setembro 2005,
http://www.shipping.gov.cy/maritime_cyprus/downloads/speakers/presentation/m_stopford.ppt#1

48. **Teixeira**, Nuno Severiano, **Rodrigues**, José Cervens, **Nunes**, Isabel Ferreira, “*O Interesse Nacional e a Globalização*”, Edição Cosmos e IDN, Lisboa, 2000
49. **The Korea Times**, “*Shipbuilders Go for Chinese Hull Production*”, 14FEV06,
<http://times.hankooki.com/lpage/biz/200602/kt2006021421145211910.htm>
50. **União Europeia**, “*Economic Impact of Maritime Industries in Europe*”, European Commission, Enterprise, Maritime Industries, Industrial Policies, Studies on Industrial Aspects, 29 de Outubro de 2004.
http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/maritime_industrial/economic_impact_study.htm
51. **União Europeia**, “*Plano de acção para compensar as consequências sociais, económicas e regionais da reestruturação do sector das pescas da União Europeia*”, COM(2002) 600 final, Bruxelas, 6.11.2002, http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/pt/com/2002/com2002_0600pt01.pdf
52. **União Europeia**, “*Regulamento (CE) nº 1263/1999*”, de 21 de Junho de 1999, relativo ao Instrumento Financeiro de Orientação da Pesca [Jornal Oficial L161 de 26.06.1999]
<http://europa.eu.int/scadplus/leg/pt/lvb/l60017.htm>
53. **União Europeia**, “*Regulamento (CE) nº 1540/98 do Conselho de 29 de Junho de 1998 que estabelece novas regras de auxílio à construção naval*”, Jornal Oficial nº L 202 de 18/07/1998 p. 0001 – 0010,
http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=pt&type_doc=Regulation&an_doc=1998&nu_doc=1540
54. **União Europeia**, “*Relatório do Grupo Consultivo LeaderSHIP 2015*”, Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Social Europeu, e ao Comité das Regiões,

http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/shipbuilding_market/doc/leadership_pt.pdf

55. **União Europeia**, “*Second report from the Commission to the Council on the situation in world shipbuilding*”, Bruxelas, 3.5.2000 COM (2000) 263 final, http://europa.eu.int/comm/enterprise/library/lib-competitiveness/doc/com-2000-263_pt.pdf
56. **União Europeia**, Enterprise and Industry, “*LeaderSHIP 2015 - Defining the Future of the European Shipbuilding and Shiprepair Industry - Competitiveness Through Excellence*”, http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/maritime_industrial/leadership_2015.htm
57. **União Europeia**, http://europa.eu.int/index_pt.htm
58. **União Europeia**, Shipbuilding Sector, “*Overview - Legislation, reports and texts*”, http://europa.eu.int/comm/trade/issues/sectoral/industry/shipbuilding/index_en.htm
59. **Virgin Galactic**, *Space Tourism*, <http://www.virgingalactic.com/>
60. **Waters, Malcolm**, “*Globalização*”, Celta Editora, Oeiras, 1999
61. **Western European Union (WEU)**, “The future of the European naval defence industry”, Document A/1916, 09 NOV 2005 http://www.assembly-weu.org/en/documents/sessions_ordinaires/rpt/2005/1916.html
62. **Wolf, Martin**, “*Meeting the Challenge of Globalisation*”, Associate Editor & Chief Economics Commentator, Financial Times, trabalho apresentado na Marshall Society, 9 de Fevereiro de 2006, <http://www.marshallsociety.com/Marshall%20Society%20February%2009%202006.ppt>